

За рулем

СКРОМНЫЙ, БРОСКИЙ И ПРАВИЛЬНЫЙ

RENAULT KOLEOS
FORD KUGA
VOLKSWAGEN TIGUAN
28

Огнетушители: пламенный привет 194

Салон в Париже: урожай гибридов 228

Кто последний за машиной 168



НАШ НОВЫЙ РЕКОРД

за 43 часа от Москвы до Лиссабона

396





Горячий октябрь

Из октябрьской переписки с зарубежными друзьями я узнал, что народ, владеющий какими-то акциями, в большой тревоге: страшно потерять деньги. Однако акции не продает – держит пока. Политики призывают не впадать в панику, обещая все исправить. И вдобавок намекают, что в России дела еще хуже. Отвечаю друзьям: мол, к акциям мы не приучены, услышав же призыв «не впадать», просто бежим в банк снимать деньги. А еще по радио и в Интернете узнаем, что автомобильные заводы сокращают выпуск машин, а отдельные зарубежные автоконцерны решили повременить с расширением производства в России. Но вот что интересно, с оптимизмом добавляю я, в 1998-м, кризисном году у нас начал работать завод компании «Форд». Получается, кризис – это хороший шанс для сильных предприятий, которых, надеемся, после нынешней горячей осени прибавится!

* * *

На фото горят бумаги: кто-то разгрузил в чистом желтеющем поле целый грузовик. Трудно судить об их ценности, но если одним таким предприятием станет меньше, значит, месяц удался.

3 КРУПНЫМ ПЛАНОМ
18, 154, 330 НОВОСТИ

АВТОМОБИЛИ

28 ЭКСПРЕСС В МЫШКИН
Кроссоверы «Рено- Колеос», «Форд-Куга», «Фольксваген-Тигуан»

40 МОЛОДО-ЗЕЛЕНО
Трехдверный «КИА Про-Сид»

44 ДИЗЕЛЬ В ОППОЗИЦИИ
«Субару-Форестер»

48 O'ZAPFT IS!
Рестайлинг БМВ 3-й серии

56 В «ГОЛЬФАХ» НА СЕВЕРЕ
Новый «Фольксваген-Гольф»

64 ПОДКРЕПЛЕНИЕ ГЕНЕРАЛА ХАММЕРА
Обновленные «хаммеры»

70 А ИЗ ТРЕТЬЕГО ОКНА...
«Рено-Символ»

76 ЧУДЕСА ГЕОПОЛИТИКИ
Тест «Тойоты-Кэмри», «Шкоды-Суперб», «Ниссана-Теана»

92 ЧТО? ГДЕ? КОГДА?
Рестайлинг «Ситроена-С4»

98 СЕМЕЧКИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ
«ИВЕКО-Массив Кампаньола»

102 МАРАФОНЕЦ
Дневник «Джипа-Чероки»

110 БЕСКОНЕЧНОСТЬ ВАРИАЦИЙ
Модернизация «Ауди-А6»

118 ПО ЗАКОНУ АЛЬБИНОСОВ...
Тест БМВ-Х6, «Инфинити-FX45»

128 ИМЯ КАК ДОЛЖНОСТЬ
«Лада-Премьер»

132 КОМАНДА 430
«Феррари-F430 Скудерия»

КУРЬЕР

140 САКСОФОН – КРУГЛОСУТОЧНО
Звонок в милицию

142 В ПЕРВУЮ СРЕДУ

143 ВЫ НАМ ПИСАЛИ



102 МАРАФОНЕЦ
Дневник «Джипа-Чероки»

70 А ИЗ ТРЕТЬЕГО ОКНА...
«Рено-Символ»

76 ЧУДЕСА ГЕОПОЛИТИКИ
Тест «Тойоты-Кэмри», «Шкоды-Суперб», «Ниссана-Теана»

АВТОРЫНОК

146 **ЖИЗНЬ В «САМАРЕ»**
Семейство «Лада-Самара»

160 **ПОРТМОНЕ ДЛЯ ЭКОНОМИИ**
«Дэу-Матиз» в деталях

168 **ЗАНЯТЬ И ВЫСТОЯТЬ!**
Очереди на новые машины

172 **ВОСТОЧНАЯ БИЖУТЕРИЯ**
«Бриллианс» в России

176 **АМУЛЕТ УТРАТИЛ СИЛУ?**
«Чери-Амулет» в парке ЗР

178 **КУДА ПРОПАЛ «ГЕТЦ»?**
«Хёндай-Гетц» в парке ЗР

182 **ТРИ ПИШЕМ, ПЯТЬ В УМЕ**
Комплектации «Мазды-3»

188 **КОНЬ В САПОГАХ**
Тяжелые вседорожники

КОМПОНЕНТЫ

194 **ЧТОБЫ НЕ ПОГАСЛО**
Экспертиза огнетушителей

200, 206 **НОВЫЕ ТОВАРЫ**

202 **ФАКЕЛ ИЛИ ИСКРА?**
Экспертиза форкамерных свечей

208 **АТМОСФЕРЫ В АССОРТИМЕНТЕ**
Чем подкачать шину

210 **ЗИМНИЙ БАЛЛ**
Тест 17-дюймовых «шиповок»

220 **БРЕЛОК ЗА СТО ТЫСЯЧ**
Взлом охранных систем

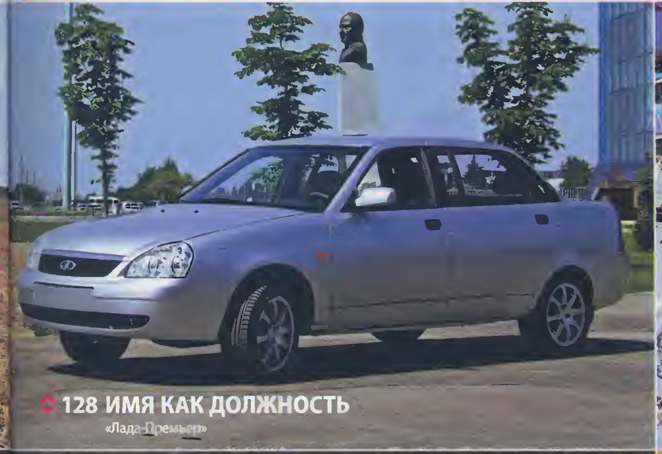
224 **ВСЕ ДЛЯ АВТО**
Обзор выставки «Автомеханика-2008»

ТЕХНИКА

228 **ОТРАЖЕНИЯ БУДУЩЕГО**
Обзор Парижского автосалона

240 **ИЗ ЧЕГО ЖЕ, ИЗ ЧЕГО ЖЕ...**
Материалы в автостроении

248 **КТО ТАМ? ЛИШНИЙ ГРАММ**
Технологии фирмы «Мазда»



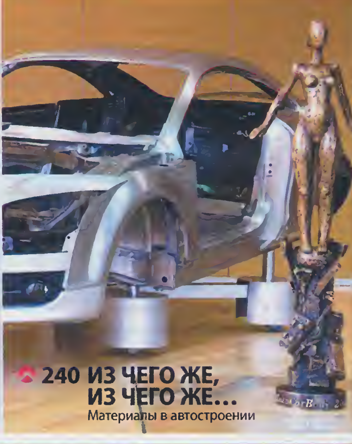
128 ИМЯ КАК ДОЛЖНОСТЬ
«Лада-Премьер»



228 ОТРАЖЕНИЯ БУДУЩЕГО
Обзор Парижского автосалона

210 ЗИМНИЙ БАЛЛ
Тест 17-дюймовых «шиповок»





240 ИЗ ЧЕГО ЖЕ, ИЗ ЧЕГО ЖЕ...
Материалы в автостроении

252 ВОЗВРАЩЕНИЕ К КУБИЗМУ
«Ситроен-С3 Пикассо»

256 ВЕКТОР ТЯГИ
Передний привод в СССР

260 ПОДУШКА – ДРУГ ЧЕЛОВЕКА
Системы безопасности

264 ПЕРЕВОД НА ХИНДИ
Концепт «Ленд-Ровер LRX»

268 КАКОЙ ЦВЕТ В МОДЕ?
Гибрид «Мерседес-Блютек»

272 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ

РЕМОНТ И СЕРВИС

276 ПОДХОД К «ПАТРИОТУ»
Тест-ремонт «УАЗ-Патриот»

282 АКЦЕНТ НА УМЕЛЫЕ РУКИ
Форум «Хёндай-Акцент»

284 ОТВЕРТКИ

288 ВАРИАНТ С ВАРИАТОРОМ
Диагностика трансмиссии

292 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

294 НАШ КОНКУРС

БЕЗОПАСНОСТЬ

296 ОТВРАТИТЕЛЬНАЯ ВЛАЖНОСТЬ
Проверяем тормозную жидкость

302 СПАСИТЕ САМОЛЕТ!
Конгресс по безопасности движения

304 НЕ ЗНАКОМ ЕДИНЫМ
Как борются с аварийностью

306 БОЛЬШОЙ ТЕАТР
Кому поручить техосмотр

310 ПРАВО НА МЕСТО
Бесплатные парковки в Москве

312 ДЕЛО О ПРОЖОРЛИВОМ «КАРЕНСЕ»
Следствие ведет ЗР

314 ГИБДД: РЕГЛАМЕНТОМ ПО ОЧЕРЕДЯМ

316 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

ЭКОНОМИКА

318 СИТУАЦИЯ ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ
Интервью с руководителями «Соллерса», «Мазды», «Крайслера» и «Субару»

324 ЗАГРАНИЧНЫЙ НА ТРЕТЬ
Парк иномарок в России



260 ПОДУШКА – ДРУГ ЧЕЛОВЕКА
Системы безопасности



318 СИТУАЦИЯ ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ
Интервью с руководителями «Соллерса», «Мазды», «Крайслера» и «Субару»



268 КАКОЙ ЦВЕТ В МОДЕ?
Гибрид «Мерседес-Блютек»

310 ПРАВО НА МЕСТО
Бесплатные парковки в Москве

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

110 «Ауди-А6»
48 БМВ 3-й серии
118 БМВ-Х6
102 «Джип-Чероки»
160 «Дэу-Матиз»
98 «ИВЕКО-Массив Кампаньола»
118 «Инфинити-FX45»
40 «КИА Про-Сид»
128 «Лада-Премьер»
146 «Лада-Самара» (семейство)
182 «Мазда-3» (комплектации)
338 «Мерседес-Бенц Травего»
76 «Ниссан-Теана»
28 «Рено-Колеос»
70 «Рено-Символ»
252 «Ситроен-С3 Пикассо»
92 «Ситроен-С4»
44 «Субару-Форестер»
76 «Тойота-Кэмри»
132 «Феррари-F430 Скудерия»
28 «Форд-Куга»
56 «Фольксваген-Гольф»
28 «Фольксваген-Тигуан»
64 «Хаммер-Н2», -Н3
178 «Хёндай-Гетц»
176 «Чери-Амулет»
76 «Шкода-Суперб»

326 **ОДОЛЖИТЬ НА МЕЧТУ**
Автокредитование сегодня

332 **СОЕДИНИТЬ ДВА БЕРЕГА**
Профессия – строитель мостов

ГРУЗОВИКИ

338 **АВТОБУС РЕШИЛ – ТОРМОЗИТЬ!**
«Мерседес-Бенц Травего»

344 **ВРЕМЯ ГИБРИДОВ**
Салон в Ганновере

СПОРТ

352 **ВЫЗОВ НА ФЕВРАЛЬ**
Гонка звезд «За рулем»-2008

354 **ИГРА В АССОЦИАЦИИ**
«Шелл» в формуле 1

358 **КТО ЗАМЕНИТ «АЛЬФУ»?**
Чемпионат WTCC

362 **СЕЗОН НАСТРОЕНИЯ**
Гоночная серия НГСА

364 **С МИРУ ПО ГОНКЕ**

ТЮНИНГ

367 **НА ГРЕБНЕ МОДЫ**

368 **ДАВИД ПРОТИВ ГОЛИАФА**
«Лада-Калина» и «Опель-Корса OPC»

374 **НЕ ТЮНИНГ, А ПРОИЗВОДСТВО!**
Интервью с Фолькером Морнинвегом (АМГ)

376 **РЕДКИЙ ПОДАРОК**
«Ягуар XKR-S»

378 **РЕКЛАМНЫЙ БЛОК**
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

393 **ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»**

БЕЗ ГРАНИЦ

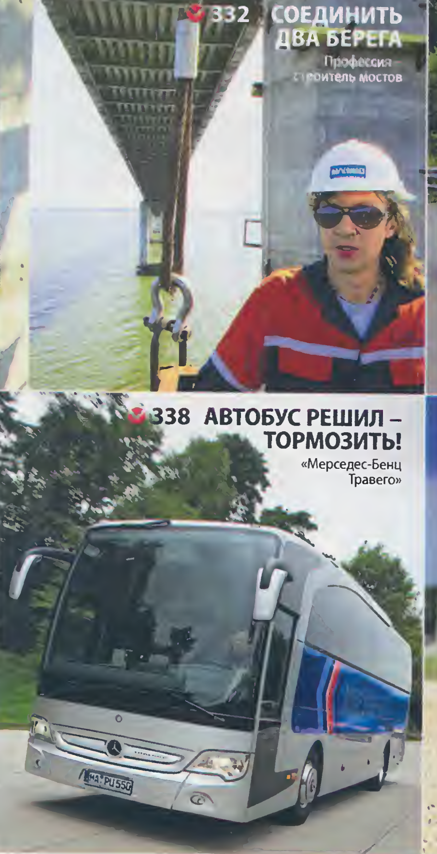
396 **ПРАВИЛЬНЫЙ ВЕТЕР**
Пробег Москва – Лиссабон

406 **ПОСЛЕДНЯЯ ДЮЖИНА**
«Линкольн-Континенталь»

412 **ОТ ВАЦЛАВА ДА К ДИЗЕЛЮ**
Музей «Шкоды»

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

418 **КАТАЛОГ, КАРТОЧКА ДЛЯ ГОЛОСОВАНИЯ**





НОВОСТИ

Хозяин Парижа

Главное автомобильное событие осени – Парижский салон. Среди калейдоскопа мировых премьер одной из самых заметных стало третье поколение «Рено-Меган».

Заметной не только потому, что автомобиль представляет «хозяев поля» и относится к наиболее массовому классу, но и в связи с дебютом так называемой инновационной философии дизайна. Авторы называют ее отличительные особенности: короткие свесы, длинная база, низкая линия крыши при плавно поднимающейся границе окон и сильно наклоненном заднем стекле. Хэтчбек вырос в длину на 100 мм, что добавило комфорта седокам и объема багажному отсеку. Парадокс, но при увеличении длины авто масса его уменьшилась на 8 кг! Салон полон приятных сюрпризов, на которые французы мастера.

Базовым двигателем нового «Мегана» стал бензиновый шестнадцатиклапанник объемом 1,6 л, который будет предложен в трех вариантах: мощностью 100 и 110 л.с. плюс версия под топливо E85. Весной линейку бензиновых моторов пополнит 1,4-литровый двигатель TCE 130 (turbo control efficiency) с турбонаддувом. Число 130 обозначает количество лошадиных сил, соответствующее прежнему агрегату, 1,8-литровому. А крутящий момент новинки под стать скорее 2-литровому мотору. При этом расход топлива и выброс CO_2, на котором сейчас все так зациклены, будут меньше, чем у базового двигателя!

Запланированы также три дизеля, два из которых укладываются в нормы 2012 года по выбросам углекислого газа: менее 120 г/км.

RENAULT MEGANE 1,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4/16/1397 см^3; мощность – 96 кВт (130 л.с.); максимальный крутящий момент – 190 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2640 мм; длина – 4300 мм; объем багажника – 405 л.

В автомобиле применены раздельные преднатяжители для поясной и диагональной ветвей ремней безопасности и двухкамерные фронтальные и боковые подушки, скроенные по форме человеческого тела.

Репортаж о Парижском автосалоне читайте в разделе «Техника».



Вместе и вместо

Совет директоров АВТОВАЗа утвердил модельный ряд на 2011–2014 годы. Среди главных новинок 5- и 7-местный универсалы на базе «Логана MCV», которые должны появиться на рынке через год (в начале сентября ВАЗ приобрел у «Рено» платформу, а также право на производство и сборку двух модификаций двигателя). Собственную разработку 2005 года под кодовым названием «Проект С» (платформа 2116) тоже решили поставить на конвейер, причем будут использовать французские комплектующие. Кроме того, в Тольятти собираются запустить в серию некий более крупный седан.

В линейке сохранены «калины» и «приоры»; планируется сделать их дешевле, чтобы впоследствии заменить этими моделями «классику». Впрочем, АВТОВАЗ пока не спешит провожать «Жигули». «Снятие с производства старых моделей – это вопрос рыночного позиционирования, – отметил президент ОАО «АВТОВАЗ» Борис Алешин. – Все наши силы направлены на создание нового модельного ряда, но старый еще поживет».

Получать по подписке!

Говорят, ничто не вечно под луной. И ошибаются. Во всяком случае когда речь идет о подписке на «За рулем». Взгляните на этот плакат 40-летней давности или обратитесь к более раннему источнику – самым первым строкам в первом номере журнала, вышедшем восемьдесят лет назад. Они начинались с важного сообщения: «Продолжается подписка на ежемесячный журнал «За рулем». Мы можем повторить их и сегодня с небольшим уточнением. **Подписка на 2009 год продолжается до 15 декабря.** После этого можно подписаться с любого следующего номера.

Те, кто предпочитает получать журнал на дом или по месту работы (а таких и в наши дни десятки тысяч!), могут оформить подписку в отделениях почты по любому из трех каталогов: «Газеты. Журналы» (Агентство «Роспечать»), «Каталог российской прессы» («Почта России»), «Пресса России» (объединенный каталог).

ЧИТАЙТЕ И ВЫПИСЫВАЙТЕ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ И СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ



Журнал регулярно знакомит читателей с новинками авто- и мототехники в СССР и за рубежом, печатает консультации по техническим вопросам, рассказывает о передовых приемах вождения, обслуживания и ремонта техники, освещает опыт лучших авто- и мотоспортсменов, помещает материалы о подготовке и воспитании водителей в клубах ДОСААФ, карты-маршруты путешествий. Большое место в журнале отводится вопросам безопасности движения.

Журнал рассчитан на автолюбителей, мотоциклистов, профессиональных шоферов, спортсменов и туристов, юных водителей, преподавателей, работников автомотоклубов и комитетов ДОСААФ. На его страницах выступают ведущие конструкторы автомобильных и мотоциклетных заводов, сотрудники Госавтоинспекции, передовые водители, спортсмены и преподаватели.

На 1969 год

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ

Подписная цена:

На год—3 руб. 60 коп.; на 6 месяцев—1 руб. 80 коп.; на 3 месяца—90 коп.



«Дельта»-план: удивить и завоевать

После четырехлетнего перерыва «Лянча» возвращается на немецкий рынок с амбициозным планом: потеснить «Гольф».

Для этой задачи выбрали новую версию «Дельты», которая сразу выдает свое происхождение рисунком решетки радиатора. По дизайну автомобиль, бесспорно, куда экспрессивнее своего немецкого соперника. Да и в салоне интересно – открываешь для себя все новые детали стильного интерьера. Например, передвигаемое заднее сиденье позволяет отвоевать у чемоданов пространство для ног. Впрочем, поклаже в любом случае останется минимум 380 л (максимум превышает кубометр).

Линейка двигателей включает два дизеля «Мультиджет» объемом 1,6 и 1,9 л (120 и 190 л.с. соответственно). Они наделяют «Дельту» отменной прытью, ведь даже слабейший развивает крутящий момент 300 Н·м уже с 1500 об/мин. Не обижены резвостью и почитатели бензиновых моторов. Курс «даунсайзинга» позволил «Турбоджету» при объеме всего 1,4 л разгонять «Дельту» до сотни менее чем за 9 с, изрядно экономя при этом дорожающее топливо. Впрочем, куда ему до дизельного «Твин Турбо»! Оцените: 7,9 с – 222 км/ч – 5,7 л/100 км!

Что касается электронного оснащения, то «Дельта», пожалуй, не удивит наличием ESP последнего поколения, а также систем удержания на полосе и помощи при парковке.

LANCIA DELTA 1,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4/16/1368 см^3; мощность – 110 кВт (150 л.с.) при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 206 Н·м при 2250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4520х1797х1499 мм; объем багажника – 380/1190 л; снаряженная масса – 1320 кг. Шины – 195/55R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
210 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,0 л/100 км.



КОРОТКО

2009 год, возможно, порадует автовладельцев тем, что будет решено навсегда закреплять номерной знак за автомобилем, а смену собственника отражать только в документах. Как рассказал глава ГАИ России Виктор Кирьянов, его ведомство проанализировало международный опыт и решило таким образом сократить очереди при регистрации машин.

23 ноября на ВВЦ в Москве откроется выставка «Автозима-2008», где покажут адаптированные к суровым условиям автомобили, внедорожные транспортные средства, амфибии, аэросани… В форуме, организованном «АСМ-холдингом», примут участие «Вольво», ИВЕКО, МАН; отечественные автозаводы будут представлены в полном составе.

10 дней занимает теперь путь от дальневосточного поселка Зарубино до Москвы (9300 км), которым следуют новые «мазды». Первой среди японских автопроизводителей «Мазда» решилась на транспортировку машин по Транссибирской железнодорожной магистрали. Время поставки сократилось на целый месяц.



4 трлн. рублей вложат до 2015 года в развитие транспортной сети правительства столицы и области. Объекты вложений обсуждали на заседании коллегии Минтранса в подмосковных Мытищах. В деле разгрузки столичных дорог большие надежды возлагаются на реконструкцию вылетных магистралей, строительство их платных дублеров, а также кольцевой трассы.

Испытывает патруль

В подразделениях МВД проходят испытания новые образцы патрульных автомобилей. Как рассказал первый заместитель министра внутренних дел России генерал-лейтенант милиции Михаил Суходольский, у машин повышены скоростные характеристики, они имеют усиленные подвески и оборудованы современными системами безопасности. В списке оснащения – устройства принудительной остановки транспорта, приборы для проверки водителей на алкоголь, измерители скорости движения; предусмотрен комплект аварийно-спасательного инструмента для работы на месте происшествия. Стоимость спецоборудования составит 450 тыс. рублей. Предназначенные для МВД серийные «Форд-Фокус», «Рено-Логан», «Лада-Приора» будут стоить бюджету от 700 тыс. до 1 млн. 200 тыс. рублей каждый.



ЗР уже провел испытания «Форда», «Рено» и «Лады» (у нас работала «Калина»). Все читатели, включая милиционеров, могли ознакомиться с результатами в октябрьском номере.



Ураган-труба

«Вольво» стал первым автопроизводителем, в арсенале которого появилась аэродинамическая труба, полностью имитирующая реальные условия: колеса автомобиля вращаются на беговых лентах, а под днищем со скоростью потока бежит стальная лента метровой ширины. На новой модели «Вольво-С30 DRIVe» удалось снизить сопротивление воздуха на 10%! При пробеге 15 тыс. км это даст экономию 45 л топлива.

Вентилятор с лопастями диаметром 8,15 м и двигателем мощностью 6800 л.с. создает настоящий ураган, имитирующий движение со скоростью до 250 км/ч. При всем этом чувствительность системы – до 30 г!



Борис Ефимов 1900–2008

Недавно на 109-м году ушел из жизни легендарный художник, отразивший в своих сатирических рисунках целую эпоху в истории страны.

В его уникальной художественной летописи нашлось место и для нашей автомобильной жизни. «Горжусь тем, – писал он к юбилею журнала, – что могу похвалиться давним сотрудничеством с «За рулем» – одним из самых распространенных и интересных в нашей стране изданий». Сотрудничество началось с первого номера 1928 года, а интерес к журналу сохранился до конца жизни. Не раз мы слышали от него теплые слова об оформлении журнала, подборе иллюстраций, мастерстве фотокоров. Не скроем, похвала из уст академика Российской академии художеств, лауреата премии «Легенда века» радовала, хотя и ко многому обязывала. Мы в свою очередь гордимся тем, что у истоков «За рулем» стояли такие люди, как Борис Ефимов.

Не только отличникам



На Всероссийском форуме «Образовательная среда-2008» «Группа ГАЗ» показала новые модели школьных автобусов: ЛиАЗ-525626-20 (большой класс), КАвЗ-4238-05 «Аврора» (средний класс) и ПАЗ-3204-70 (малый класс). В салонах установлены багажные полки для ранцев, рабочее место водителя оборудовано наружной и внутренней громкоговорящими установками, специальное устройство препятствует движению, если двери открыты. Скорость ограничена 60 км/ч.



Как ракета

«Трайдент» ассоциируется с баллистической ракетой. Так же называется и английская фирма, представившая спорткар «Айсени».

Впрочем, он не так уж далек от ракеты, ведь ему нужно меньше четырех секунд для разгона до первой из посильных трех сотен километров в час! Вместе с тем автомобиль получился невероятно экономичным, правда, только на небольших скоростях. При равномерном движении на скорости 50 км/ч (лимит большинства европейских городов) «Айсени» удовлетворился 2,6 л/100 км! Конечно, так никто в реальной жизни не ездит, но и при постоянных 112 км/ч аппетит весьма умеренный – 4,1 л на сотню.

Думаете, под капотом новинки карликовый движок? А как вам турбодизель рабочим объемом свыше 6 л? Если поддать газку, в восьми цилиндрах проснутся более полутысячи «мустангов», но тогда, конечно, об экономии топлива говорить не придется.

Автомобиль построен по схеме с задним приводом и задним же расположением 8-ступенчатой автоматической коробки передач. Рама (да-да!) из нержавеющей стали имеет гарантию от коррозии на… 100 лет. А кузову из композитов ржа и вовсе не грозит. Самое же удивительное, что «Трайдент» просит за свое детище какие-то 150 000 долларов.

TRIDENT ICENI

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8/32/6600 см³; мощность – 410 кВт (558 л.с.) при 3800 об/мин; максимальный крутящий момент – 1288 Н·м при 1800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

КУЗОВ:
2-местный 2-дверный; база – 2650 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4200х1950х1220 мм; снаряженная масса – 1480 кг. Шины – 255/35R20 спереди, 335/30R20 сзади.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
320 км/ч; разгон до 100 км/ч – 3,7 с.



Вырос из «Логана»

В Южной Америке появился кроссовер «Рено-Сандеро Степвэй», оснащенный 1,6-литровым двигателем мощностью 112 л.с.; он способен переваривать бразильский спирт, который здесь заменяет бензин.

В Аргентину автомобиль поставляют с дизелем под капотом.

Подушку под голову, да помягче

«Тойота» нашла не занятое пока подушками безопасности место: под потолком над задним стеклом. Они появятся там на малютке iQ и будут срабатывать при наезде сзади. А фирма «Аутолив» предложила делать корпус подушки из текстиля вместо металла или пластика. Такой узел получается мягким, более легким (на 30%) и проще подгоняется по месту в разных автомобилях. Новый модуль появится в 2009 году на американских «Шевроле-Траверс», «Сатурне-Аутлук», «Бюике-Энклав».



Имя ему – прочный

Сенсация недавнего грузового салона в Ганновере (отчет о нем читайте в разделе «Грузовики») – возвращение «Фольксвагена» в сегмент пикапов.



Знатоки, возможно, помнят пикап «Таро», после которого фирма надолго прекратила выпуск таких автомобилей. И вот – премьера концепта, который станет серийным осенью будущего года. Говорят, его назовут «Робуст» – в переводе «прочный, выносливый».

Европейские перспективы новинки пока весьма туманны. Первоначальные планы собирать машину длиной 5,18 м в том числе и в Германии перечеркнул анализ потенциального спроса на пикапы в Европе. А потому «Робуст» появится пока в Южной Америке, ЮАР и Австралии. Продажи машин с аргентинским VIN-кодом в Европе начнутся лишь в 2010 году.

«Фольксваген-Робуст» собран на новой платформе и приводится в движение, разумеется, турбодизелем. Использовать прожорливые бензиновые двигатели на подобных утилитарных машинах давно считается дурным тоном. Фирма утверждает, что ее новый пикап станет королем экономичности среди себе подобных.

Концептуальная версия, выставленная в Ганновере, предназначена для служб спасения, в частности на воде. На крыше двойной кабины установлены мигалка и фара-искатель, в комплект оснащения включены спасательные жилеты, буи, канаты, фонари, сиденья обиты неопреном (из этого материала делают гидрокостюмы). В кузове длиной 1,55 м, вмещающем стандартный европоддон, есть также набор медикаментов, дефибриллятор, инструменты. А чтобы легче было вытащить пострадавшее плавсредство из воды, на переднем бампере установлена лебедка.



Болид-гибрид



В финале гонок «Серии Ле-Ман» состоялась премьера гибридного болида «Пежо-908HY». У него 12-цилиндровый дизель и спрятанный в коробке передач электромотор мощностью 60 кВт, для питания которого используется батарея из 600 литий-ионных аккумуляторов. Накопленной при торможении энергии достаточно, чтобы добавлять ДВС мощности при разгоне в течение 20 с на каждом круге. Экономия топлива, правда, невелика – до 5%. Это была демонстрация перспектив автоспорта, поскольку регламент дает гибридам добро лишь с 2009 года.

КОРОТКО

- «Мерседес» выводит из обращения аббревиатуры CL и CLK, принятые для кабриолетов и купе. В дальнейшем такие автомобили будут называть Cabrio и Coupe соответственно.

- «Группа ГАЗ» приобрела 50% фирмы VM Motori (Италия) и договорилась с «Джи-Эм», владельцем второй половины акций, об условиях совместного управления итальянской компанией. Следующим шагом станет локализация производства дизельных двигателей в России, которая сделает их на 15–20% дешевле.

- Дочернее предприятие «Крайслера» фирма GEM представила электромобиль «Пипод» (Peapod), в котором предусмотрен интерфейс для подключения ай-пода и ай-фона. Это сугубо городская машинка: скорость – до 40 км/ч, заряда батарей хватает всего на 50 км. Впрочем, его можно восстановить за шесть часов из любой розетки напряжением 110 В (американский стандарт).



- 80 лет исполнилось заслуженному мастеру спорта, четырехкратному чемпиону СССР Виктору Алексеевичу Щавелеву. Самые яркие страницы спортивной биографии юбиляра – ралли-марафоны Лондон – Сидней в 1968 году и Лондон – Мехико в 1970-м. Будучи руководителем команды АЗЛК, он передавал свой богатый опыт молодым спортсменам.

VOLKSWAGEN TIGUAN
1,4 л, 150 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Track&Field, опции, 921 063 руб.

Экспресс на Мышкин

Перед вами, бесспорно, самые интересные новинки в самом востребованном классе. У них непохожие характеры, обусловленные близкими по мощности, но разными по конструкции силовыми агрегатами. С тремя новобранцами армии паркетников разбирался Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.



Хмурое, набрякшее тяжелыми тучами утро съедает остатки бабьего лета. Сырость, холод и неистребимое желание уехать от непогоды хоть куда-нибудь. Тверь, Кимры, Дубна, Сергиев Посад, Углич… И вдруг – вот оно: Мышкин! Отправляемся в провинциальный городок, где почти наверняка стоит на высоком волжском берегу церковь, есть пара музеев и, как показывает карта, паромная переправа. Кроме нее, маршрут предполагает самые разнообразные дороги.

Наши подопечные, похоже, не против. Очень оптимистично пофыркивают моторами, причем каждый на свой лад. Двухлитровый «Форд-Куга» басовито тарахтит энергичным турбодизелем. Ему временами вторит «Фольксваген-Тигуан», чей бензиновый мотор 1,4 TSI так обещает впечатление, что заводится с характерным дизельным «ток-ток», а потом смирнет нрав, начиная издавать более привычные звуки. На их фоне «Рено-Колеос», всего несколько часов назад поставленный на учет, просто не сравнится со своим классическим 2,5-литровым бензиновым атмосферником. Они уже скрестили шпаги на полигоне, продемонстрировав разные характеры, но близкие парадные показатели. А 500-километровый маршрут призван расставить точки над i.





При свободной пустоте передней панели «Рено» такая скученность вызывает недоумение.



В отличие от конкурентов, «Колеос» может на время стать переднеприводным.



Свет мой, зеркальце, скажи да всех пассажиров покажи. Вот только искажает очень.

Renault Koleos

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Первый компактный кроссовер «Рено» представлен в марте 2008-го. В России – с осени этого года. Имеет близнеца – «Самсунг-QM5».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый 2,5 л (170 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая или вариатор CVT. Привод полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Expression, Dynamique, Privilege, Luxe Privilege.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
869 400–1 074 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Удобная разгонная динамика, рациональные интерьер и багажник, хорошие плавность хода и акустический комфорт, полноразмерная запаска.

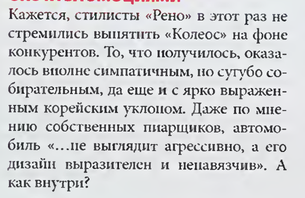
(–) Слишком чувствительные тормоза, невыразительная управляемость.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА  **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Ему бы чуть меньше ненавязчивости и простоты, а ярких, запоминающихся черт, наоборот, побольше – глядишь, и превратится из хорошиста в отличника.



ОХОТА ЗА ЭМОЦИЯМИ



Кажется, стилисты «Рено» в этот раз не стремились выпятить «Колеос» на фоне конкурентов. То, что получилось, оказалось вполне симпатичным, но сугубо собирательным, да еще и с ярко выраженным корейским уклоном. Даже по мнению собственных пиарщиков, автомобиль «…не выглядит агрессивно, а его дизайн выразителен и ненавязчив». А как внутри?

Честно говоря, не очень уютно. Некоторая хаотичность и в то же время безликая официальность нарушают обаяние даже самой дорогой версии Luxe Privilege. Отдам должное стеклянной крыше, просторным сиденьям, удобным органам управления и отменно читаемой, но какой-то совсем не французской комбинации приборов. Всё есть: кожа, солидная аудиосистема, раздельная климатическая установка. Вот только… Унылая пе-





Тест на внимательность: найди кнопку стартера (ниже аварийки).

Чтобы изменить настройки усилителя руля или отключить ESP, в «Куге» надо зайти в общее меню.



Подлокотник на водительской двери «Куги» – отличная находка дизайнеров!



редняя панель, на которой примечателен лишь «кирпич» окошка с часами и термометром. Взгляду зацепиться не за что! И ведь реклама тут же вторит: «…одна из отличительных особенностей «Колеоса» – водителю очень просто освоиться за рулем». Да уж, проще некуда, хотя с ходу разобраться в климатической установке не удается. Уж больно мелки и скучены кнопочки на фоне пустынного благополучия.

Двигатель и вариатор – основные объекты критики экспертов: дескать, шумно, занудно, да и разгоняется «Колеос» не так энергично, как ожидаешь от 170 «лошадей». Наверное, их кормят неважно – в угоду экологии. Действительно, у конкурентов турбины, подхваты, темперамент, здесь же поначалу бодренький рывок с места, а затем мощь теряется в монотонности работы вариатора. Однако автомобиль

Ford Kuga

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Компактный кроссовер представлен весной 2008-го на Женевском автосалоне. Летом начались продажи в России.

ДВИГАТЕЛЬ:
турбодизельный 2,0 л (136 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, привод полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trend, Titanium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
881 000–961 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Выразительное рабочее место водителя, гибкий и темпераментный мотор, удобные управляемость, тормоза и климатическая установка, энергоемкие подвески.

(–) Вибрации на подушках сидений и органах управления, посредственная плавность хода.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Сгусток энергии. Однако, когда восторг поутихнет, многое оказывается менее ярким, чем виделось поначалу.





Наверное, обилие воздуховодов должно развеять мрачноватое настроение.



Электроручник нынче в моде. Правда, механический как-то привычнее.



Докатка и домкрат – даже в российском «Тигуане» опция стоимостью 5168 рублей!

Volkswagen Tiguan

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Представлен год назад во Франкфурте. Производится и продается в России с августа 2008-го.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновые 1,4 и 2,0 л (150 и 170 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая или автоматическая, привод полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Track&Fild, Sport&Style, позже Trend&Fun.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
904 000–1 053 550 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Удобен для водителя и пассажиров, рациональное багажное отделение, незаурядные двигатель и трансмиссия, отличные управляемость и тормоза, хороший акустический комфорт.

(–) Жесткие подвески, посредственная обзорность через наружные зеркала.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Настоящий «Фольксваген»: скуповат на эмоции, зато подкупает добротностью и продуманностью большинства характеристик.



не так прост, как показалось в условиях полигона. На трассе быстро выясняется, что первоначального напора вполне достаточно для уверенных обгонов, а двигатель и трансмиссия отлично понимают друг друга. До режима «газ в пол» водитель просто не доходит. Отсюда совсем другое чувство динамики и вполне комфортное звуковое сопровождение.

Вообще он любит дарить комфорт. Подвески отлично справляются с большинством неровностей. На пологих волнах раскачка, может, и резковата, особенно на высокой скорости, но стоит попасть на гравий или проселок, вас просто покоряют возможности подвесок, легко гасящих большую часть колдобин. Здесь «Колеос» действительно достоин восхищения!


В «Рено» сзади комфортно, однако глубокие напольные ящички вызывают недоумение: зимы-то у нас «соленые».


Места для задних пассажиров вполне достаточно, а вот столиками в «Куге» пользоваться не очень удобно.


Сзади в «Тигуане» усаживаешься просто роскошно даже на фоне нетесных конкурентов.

А вот к слишком чувствительной педали тормоза надо привыкнуть, равно как и к своеобразной управляемости. В ее электронно-резиновых взаимосвязях скрыты, пожалуй, самые большие недостатки машины: она уж очень задумчива. Вот в самом обычном вираже водитель повернул руль, а кроссовер сначала накреняется и только потом, спохватившись, выполняет команду. Увы, обратная связь довольно условная, а тут еще приходится учитывать запаздывания: рулить так не очень приятно.

СТРАСТИ НАД ПАРКЕТОМ

«Форд-Куга» прямо на глазах превращается во всеобщего любимца. На первый взгляд во внешности ничего необычного, но на фоне вполне уравновешенных и, возможно, даже слишком спокойных внешне конкурентов этот «Форд» привлекает внимание.

Ощущения усиливаются, едва оказываешься в упругом водительском сиденье с ярко выраженной боковой поддержкой. «Куга» настойчиво обволакивает... нет, скорее, берет в тиски, окружая высокой консолью, хватким рулевым колесом, удобным рычагом коробки передач. Ничего лишнего, но все сделано с дизайнерской изюминкой. Положил руку на дверной подлокотник, поерзал в плотных объятиях кресла, оценил высокую посадку, русифицированное меню, ладные приборы, функциональную климатическую установку – и выходить не хочется. Хотя все-таки тесновато из-за подчеркнутой спортивной нотки.

Турбодизель наполняет автомобиль не только характерными вибрациями пола, рычага коробки и даже подушек сидений, но и своеобразной энергетикой, поскольку резв и достаточно моментен. На первых порах кажется, что 136 «лошадей» сделаны совсем из другого теста и, конечно же, уступят возможностям более мощных и «крутильных» бензиновых конкурентов. Не тут-то было! Благодаря хорошо подобранным передаточным числам трансмиссии «Куга» неплохо стартует с места, а едва стрелка тахометра перевалит 1500 об/мин, подстегиваемый турбиной разгон мягко, но настойчиво вдавливает в спинку кресла. Знай передергивай передачи! Главное – не перекручивать мотор, ведь к 4000 оборотов разгон заметно слабеет. На высших передачах кроссовер расположит к себе отличной эластичностью. Есть, правда, одна особенность... Стоит, уверовав в идеальность настроек, уронить стрелку тахометра ниже заветной отметки, и автомобиль почти мгновенно проводит очень резкую границу между «едет» и «не едет», заставляя лихорадочно работать коробкой.

На высоких скоростях (90–130 км/ч) шум дизеля становится очень умеренным, даже незаметным, но ему на смену приходит гул шин, очень чувствительных к шероховатости дорожного покрытия.

Подвески, в отличие от французских, не балуют комфортом, скорее подчеркивают мускулистость. «Форд» словно говорит: прыгучесть и резкую вертикальную раскачку можно и потерпеть, зато на серьезных колдобинах... Автомобиль умеет, например, лихо прыгнуть с трамплинчика, хорошенько и без пробоев протрясти на гравийке.

Резкий, цельный, упругий в управлении «Форд» – полная противоположность «Колеосу». Но запала ему хватает ненадолго: в быстрых поворотах этот забияка склонен к боковой раскачке и вываливанию передней осью наружу. Однако стоит немного сбавить темп, и автомобиль становится простым и понятным в управлении.

В ОКРУЖЕНИИ ПРИВОДНЫХ СИЛ

Сказать, что в «Тигуан» влюбляешься с первых минут знакомства, – покривить душой. От него веет добротностью, немецким практицизмом, однако внешне он слишком уж «Фольксваген»: серьезен, строг, внушителен.

Зато снизу, в отличие от конкурентов, снабжен внушительной стальной защитой. Она чуть ухудшает «парадные» показатели дорожного просвета, зато вселяет уверенность.


Откидной борт в «Колеосе» уже не выглядит необычным. Здесь наверняка удобно возить длинномеры.


Двойная в этой комплектации задняя дверь тяжеловата, но багажник у «Куги» очень рациональный.



На первый взгляд, багажник «Тигуана» невелик, но ведь можно подвинуть диван вперед.



И в самой дорогой версии «Рено-Колеос» от интерьера веет излишней простотой.



Приборная комбинация в «Колеосе» совсем не французская, перед нами скорее плод сотрудничества с корейцами.



«Куга» покорил выразительностью рабочего места. Сидишь как влитой. Пожалуй, даже слишком уж плотно.



В «Куге» подкупает русифицированное меню. Общаться с автомобилем на одном языке – это здорово!



«Фольксваген-Тигуан» лучше любить не глазами, а другими частями тела. Их доводы будут неоспоримы.



В традициях – сила! На приборы «Тигуана» смотришь как на старых знакомых.

Хотя, возможно, необоснованную. Ведь, оказавшись в салоне «Тигуана», ловишь себя на мысли: «Ну не кроссовер он вовсе! Скорее обычный легковой автомобиль». Есть даже тумблер «Off Road», но все в тебе протестует – из-за стандартной низкой посадки, приборов с сиреневой подсветкой, мрачноватой климатической установки, совершенно обычных руля и рычага шестиступенчатой механики.

Но это на глаз, а потом… Отличное, идеальных пропорций сиденье не пытается быть спортивным или излишне комфортным. Усевшись в него, понимаешь, что вряд ли желал лучшего. По крайней мере в повседневной жизни. Никакой скученности вокруг, отлично продуманный простор, выверенная логика регулировок.

Когда эта якобы малолитражка (1,4 л – разве много?) стартует с места, кажется, что ей нет равных, настолько легок, даже взрывоопасен разгон на первых двух передачах. Немного позже идея создателей становится понятной: коробка рассчитана в том числе и на езду по пересеченной местности, так что первые две ступени сильно «укорочены». Поэтому, когда при маневре машинально включаешь первую передачу, «Тигуан» отзывается недовольным рычанием: он мог бы вытянуть и на второй. Мотор в чем-то похож… на дизель: ровный, моментный разгон, отменная тяговитость, из-за которой начинаешь путаться в передачах. Вот только сдвинуты эти ощущения в зону более высоких (2000–3500) оборотов. Да и рабочий диапазон бензинового мотора заметно шире.

В салон иногда пробивается жесткий звучок механического компрессора, а выше 3500 об/мин и просто басовитое бурчание двигателя. Но в общем «Тигуан» не утомляет.

Поведением на загородном шоссе он напоминает легковой автомобиль. Плотные подвески довольно ощутимо потряхивают седоков – будто обычный «Гольф», только с более развитой мускулатурой. Упруг, надежен, непробиваем на разбитой гравийке, но на комфорт рассчитывать особенно не приходится.

Компенсация за принципиальность подвесок – выверенная до мелочей управляемость. Вот здесь уж действительно все по-легковому: точные реакции, минимум кренов, хорошая обратная связь на руле. В быстрых поворотах «Тигуан» радует понятностью и стабильностью, едет не только правильно, но и задорно.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	RENAULT KOLEOS	FORD KUGA	VOLKSWAGEN TIGUAN
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4520/1855/1695	4443/1842/1710	4457/1809/1686
База	2690	2690	2604
Колея спереди/ сзади	1545/1550	1580/1590	1570/1571
Объем багажника, л	450/1380	360/1355	470/1510
Радиус поворота, м	5,8	5,8	6,0
Масса снаряжен./полная, кг	1655/2200	1538/2130	1546/2170
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	10,7	9,6
Максим. скорость, км/ч	181	180	192
Топливо/запас топлива, л	А-95/65	ДТ/58	А-95/64
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	8,0/12,0/9,5	5,4/8,1/6,4	7,0/10,6/8,4
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	2488	1997	1390
Степень сжатия	9,6	18,3	10,0
Мощность, кВт/ л.с.	126/170 при 6000 об/мин	100/136 при 4000 об/мин	110/150при5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	226 при 4400 об/мин	320 при 2000об/мин	240 при 1750 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	CVT	M6	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	–	3,58/1,95/1,24/0,87/ 0,67/0,56/3,64	3,92/2,16/1,90/1,38/ 1,09/0,92/4,95
Главная передача	н.д.	4,5/3,2*	4,79/3,53**
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	Типа «Мак-Ферсон»	Типа «Мак-Ферсон»	Типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	Реечное с электроусилителем	Реечное с электроусилителем	Реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	205/60R17	235/55R17	215/65R16

** 1–4 передачи / 5,6 передачи, з.х. ** 1,2 передачи - 3–6 передачи*

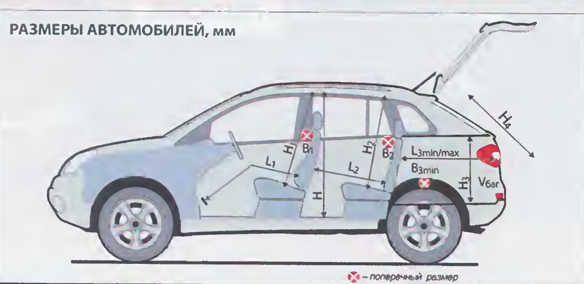
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	RENAULT KOLEOS	FORD KUGA	VOLKSWAGEN TIGUAN
Снаряженная масса, кг	1764	1686	1662
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1004(56,9)	983(58,3)	936(56,3)
заднюю	760(43,1)	703(41,7)	726(43,7)
Дорожный просвет, мм	200	190	175*
Динамические качества			
Разгон, с:	1,4с (20); 3,2с (40); 5,3с (60); 7,8с (80); 11,[illegible]с (100); 15,3с (120); 21,5с (140); 32,1с (160); 66,9с (180); max 182,4 км/ч. Погрешность спидометра 6,8%	0,8с (20); 2,6с (40); 4,6с (60); 7,8с (80); 11,4с (100); 17,2с (120); 25,1с (140); 42,6с (160); max 172,4 км/ч. Погрешность спидометра 4,0%	1,4с (20); 2,6с (40); 4,8с (60); 7,6с (80); 10,[illegible]с (100); 15,0с (120); 21,0с (140); 30,3с (160); 51,2с (180); max 189,1 км/ч. Погрешность спидометра 6,3%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	11,0/15,5/6,0**	7,7/10,3	8,2/11,5
80–120 км/ч (V)	17,2/27,0/7,6***	11,2/13,9	12,0/16,1
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1203	1260	1167
50–0 км/ч	528	579	470
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	43,5	40,0	43,0
замедление, м/с²	8,87	9,65	8,97

** По стальной защите двигателя. **Ручной режим на фиксированной IV/V передаче / положение селектора «D» в режиме «кикдаун». ***Ручной режим на фиксированной V/VI передаче / положение селектора «D» в режиме «кикдаун»*



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{бar}$, л
RENAULT KOLEOS	915-11-00	595-835	1190	1005	915	1440	1420	915/1560	1075	425	735/975	364
FORD KUGA	930-11-05	600-840	1225	1053	975	1420	1395	875/1525	1055	465	820	324
VOLKSWAGEN TIGUAN	960-11-65	435-595-815	1255	1055	975	1425	1365	810/975/1525	1015	470	850	288

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT KOLEOS	8	8	8	8	8	8	8	7	7	8	8	8	8	8	9	7,9
FORD KUGA	8	9	8	8	8	8	8	8	8	7	7	9	8	8	8	8,0
VOLKSWAGEN TIGUAN	9	8	7	9	9	8	8	8	9	8	7	9	8	8	8	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ПОБЕДИЛ ДОСТОЙНЫЙ

Небольшое путешествие оказалось интересным и насыщенным: Мышкин встретил солнышком, неплохо сохранившимися купеческими особняками, опрятными улочками. Единственное, с чем здесь откровенный перебор, так это с огромным количеством мышей, реализуемых местными коробейниками.

Автомобили хлебнули самых разнообразных дорог, в полной мере раскрыв особенности своих характеров. Но победил самый добротный и правильный, оказавшийся к тому же еще и самым дешевым в этой троице. Пришлось простить ему попавшие в разряд опций домкрат и докатку. Впрочем, без недостатков, как известно, не бывает, важно, чтобы они не перевесили достоинства. **ЗР**

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами «Рено», «Форда», «Фольксвагена».



Сергей Воскресенский: «Интересное наблюдение: когда после заправки «до полного» на «Рено-Колеос» наконец зажглась контрольная лампа, а маршрутник показал запас хода 56 км, в «Тигуане» стрелка едва подобралась к красной зоне, а в «Куге» показывала чуть меньше половины. Любопытная информация к размышлению».

Молодо-зелено

Новое поколение выбирает не только напитки. Молодежь живет своей отдельной жизнью, в которую вполне впишется трехдверный «КИА-Сид». Машину оценивал Денис Арутюнян. Фото: Константин Якубов.

Карьерный рост, тренинги и тимбилдинги, фитнес и соответствие моде – поколение «до тридцати» перемещается в пространстве и во времени с завидной энергией. Как создать автомобиль, способный соответствовать такому темпу? Маркетологи КИА решили, что, несмотря на некоторую спортивность в характере, пятидверному хэтчбеку «Сид» не хватает особо острых черт, и постарались наделить ими трехдверную модификацию, избежав при этом крупных затрат.

НЕОКЛАССИКА

Переливаясь в лучах солнца то темной зеленью, то синевой, трехдверный «Сид» наглядно демонстрирует осторожность (или скупость?) дизайнеров: лишь мелкие порции перца в виде чуть измененного передка и иной кормы помогут отличить его от собратьев по семейству. Единственная сразу заметная яркая черта «Про» – двери. Огромная «калитка» легко пропустит внутрь человека любого роста и комплекции. Правда, размеры могут сыграть злую шутку на тесной парковке. Зато, если уж удалось дверь распахнуть, то и назад сможет сесть не только подросток. Кстати, два не самых мелких пассажира разместятся там вполне комфортно. А вот маленькие оконца, что сродни смотровым щелям орудийной башни, могут вызвать приступ клаустрофобии.

Если над экстерьером дизайнеры поработали, то интерьер, вопреки ожиданиям, дублирует убранство пятидверного хэтчбека. Хотя жаловаться на добротные материалы, неплохие сиденья и удобные органы управления не приходится. Посетовать можно лишь на отсутствие некой искорки, изюминки – уж очень все строго и функционально. Лишь спустя полдня общения с машиной заметил единственную спортивную нотку в салоне – металлические накладки на педалях.

ПАРКУР

Новомодное молодежное развлечение паркур – это смесь акробатики, бега с препятствиями и даже боевых искусств для передвижения по каменным джунглям. По характеру «Про-Сид» напоминает трейсера, то есть человека, занимающегося этим пока еще экзотическим видом спорта. С первых минут езды агрессивное порыкивание двухлитрового двигателя прорывает не слишком плотную завесу шумоизоляции и провоцирует ехать все быстрее и быстрее, а жесткая подвеска и великолепные тормоза усиливают имидж спортивного автомобиля.





Динамичный автомобиль неплохо смотрится на трассе. А вот в заснеженных дворах длинный и низкий «клюв» передка может сыграть злую шутку.

Но очень скоро начинаю замечать некоторые странности. Например, тугодумность автомата. Конечно, агрегат неплох, однако на фоне бодрой тяги мотора его реакции оставляют желать лучшего. Другой повод для претензий – подвеска. Покрытие многих московских дорог отнюдь не идеально, но «Сид» превратил их в настоящую стиральную доску. А уж особо крупные ямки и стыки пускать под колеса и вовсе страшно.

Чем трехдверка не похожа на скачущих по улицам трейсеров, так это рулевым управлением. Механизм отличает похвальная острота (от упора до упора всего 2,5 оборота), но нервные, неравномерные реакции на поворот руля заставляют по-настоящему вцепиться в баранку. Со временем, конечно, привыкаешь, и все же считать такое поведение нормальным нельзя. Поначалу грешил на гидроусилитель, но, присмо-

KIA CEE'D 3D

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

История «КИА-Сид» началась в сентябре 2006-го с пятидверного хэтчбека. Трехдверная версия, получившая неофициальное имя «Про-Сид», увидела свет через год. На рынке наиболее популярна модификация с 2-литровым бензиновым мотором.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,4–2,0 л (109–143 л.с.), дизельные 1,6 и 2,0 л (115 и 140 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: GN 78, GN 97, GN 96, GX06, GL51, T459, T460, T461.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 613 720–649 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 143 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация GL51, опции, 627 120 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

(+) Удобство входа-выхода, просторный салон и багажник.

(–) Жесткая подвеска, шум, нервное рулевое управление.

KIA cee'd 3D – наглядное пособие на тему, как придать автомобилю спортивность, затратив на разработку минимум средств.

Несмотря на «недобор» дверей, назвать «Про-Сид» непрактичным несправедливо – по вместимости он проигрывает пятидверному собрату совсем немного.

Вопреки ожиданиям, спортивных ноток в салоне практически нет. Лишь металлические накладки педалей работают на «гоночную» атмосферу.



Спорт-инвентарь? Палатка и спальники? Места хватит!

Панель приборов выразительностью не блещет, но придраться не к чему.



Климат-контроль работает почти безукоризненно, а вот установленная дилером аудиосистема – не идеал.

«Про-Сид» лишен недостатка многих трехдверок: сесть назад может человек практически любого возраста и комплекции.

KIA CEE'D 3D

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4235
ширина	1790
высота	1480
Объем багажника, л	340
Снаряженная масса, кг	1349
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон 0–100 км/ч, с	10,4
Топливо	А95
Запас топлива, л	53
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,1
загородный цикл	6,2
смешанный цикл	7,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 105 кВт/143 л.с. при 6000 об/мин, 190 Н·м при 4600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А4

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимые пружинные; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/45R17.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

OPEL ASTRA

523 000–727 000 руб.

Несмотря на изрядный возраст (нынешнее поколение появилось в 2003-м), трехдверные хэтчбеки «Астра» не утратили популярности. Благодаря небольшому рестайлингу, проведенному в 2007-м, модель успешно продержится на рынке до следующей смены поколений. ЗР, 2008, № 4.

FIAT GRANDE PUNTO SPORT

625 000 руб.

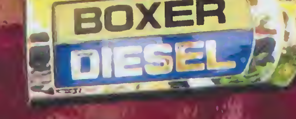
Трехдверный «Гранде-Пунто» со скромным 1,4-литровым мотором T-Jet вполне способен потягаться с более «объемистыми» конкурентами: мощность – 120 л.с. Правда, придется обойтись без автомата – его на версию «Спорт» не устанавливают даже за доплату. ЗР, 2007, № 6.

тревшись к колесам, предположил, что именно жесткие шины 45-го профиля послужили причиной дерганого поведения машины.

Словом, автомобиль оставил странное впечатление. Резвый двигатель состыкован с не самым быстрым автоматом, впечатление от приятного салона портит слабоватая шумоизоляция, а комфорт и азарт соседствуют с немилосердной тряской на самой обычной дороге. Смириться с таким непростым характером смогут разве что юные и энергичные. Люди постарше (и с более богатым жизненным опытом) наверняка откажутся от трехдверного «Сида» в пользу более комфортного автомобиля. И все-таки трехдверных машин на улицах все больше – может, их покупают еще и те, кто молод душой? **ЗР**

Дизель в оппозиции

Знакомясь с «Субару-Форестер», оснащенным новым двухлитровым оппозитным турбодизелем, Сергей Воскресенский открыл для себя много неожиданного. Фото автора и «Субару».



Сейчас, наверное, самое время порассуждать о правильном и сугубо мужском усилии на педали сцепления, восторженно цокнуть языком, комментируя почти бесшумную работу идеально сбалансированного оппозитного дизеля. Заодно покритиковать фирменную горбинку на капоте, внушительные формы которой отвлекают внимание. А потом надо вновь размякнуть и поделиться совершенно неавтомобильными ощущениями и ассоциациями – возник и не растворяется образ упруго и бесшумно разгоняющегося скоростного поезда. Бесконечно долгое ускорение вдавливает в спинку кресла, а вокруг тишина, словно уши набили ватой. Пока «Форестер» с двухлитровым турбодизелем производит очень благоприятное впечатление. Вот только, забывая про мотор, дискутируем мы с машиной почему-то на совсем другие темы.

В голове все еще бензиновый «Форестер», показавшийся слишком кренистым и комфортным и, по сути, проваливший первое серьезное испытание. Оказывается, дизельный «Лесник» совсем другой! Он цельный, целеустремленный, напружиненный, как педаль субаровского сцепления. Вот под колесами мелькнул участок гравийки, и стало очевидно: эта машина жестче на мелких неровностях. Затем, сдаваясь в повороте, взвизгнула универсальная шина «Йокогама» и… никаких пугающих кренов, боковой раскачки кузова. «Форестер» вписался в быстрый вираж, может быть, не идеально, но очень уверенно. Всё на поверхности: понятное и стабильное поведение, в меру точный руль – словом, то, чего так не хватало бензиновому собрату.

Почему? Ведь чуть более жесткие пружины спереди, совершенно не нарушающие общего комфорта, – главное и, похоже, единственное отличие в настройках шасси. Тем не менее «Лесник» вдруг стал похож на машину предыдущего поколения, славящуюся ездовым характером.

ДИЗЕЛЬ-САН

В дополнение к отменной шумоизоляции – удивительный характер. Едва стрелка тахометра подбирается к 1700 об/мин, «Форестер» превращается в тот самый поезд, мощно и в то же время незаметно набирающий скорость. Никакого рыка, посвистываний турбины. Лишь шелест шин, отзвуки подкапотных процессов и набирающей обороты полноприводной трансмиссии. Поначалу даже не хватает некоего акустического дополнения к происходящему. Потом привыкаешь прислушиваться и чаще поглядывать на тахометр.

Инженерам не грех подумать о контрольной лампе… минимально эффективных оборотов: мотор ярок в довольно узком (1750–3200 об/мин) рабочем диапазоне, как и положено современному турбодизелю. Ниже полутора тысяч

ЛЮБИТЕЛЯМ СЧЕТА



Блок цилиндров нового дизеля Subaru Boxer EE20 изготовлен из алюминиевого сплава. По сравнению с бензиновым (EJ20) ход поршня увеличен на 11 мм, а диаметр цилиндра уменьшен на 6 мм. Сокращено и межцентровое расстояние – со 113,0 до 98,4 мм, что аналогично показателям 6-цилиндрового мотора «Трибеки». Между цилиндрами появились дополнительные каналы системы охлаждения. Коленчатый вал положен в очень жесткую «постель» из композитных материалов. Мотор на 60 мм с лишним короче бензинового собрата. Большинство нововведений направлено на то, чтобы сделать конструкцию компактной, максимально жесткой и бесшумной. По утверждению фирмы, «Форестер» на баке топлива проезжает больше 1000 км. При разумном обращении с акселератором, конечно.



Автомобиль выразителен и готов продемонстрировать свои качества как на асфальте, так и на дорогах без покрытия.

Дизельный «Форестер» балует отменным комфортом, в том числе и сидящих сзади.



Subaru Forester – убедительное доказательство того, что современный дизель может быть не только компактным, экономичным и приемистым, но и удивительно комфортным.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUBARU FORESTER 2,0 D	
	2,0 X	2,0 XS
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4560	
ширина	1780	
высота	1675	1700
база	2615	
колея спереди/сзади	1530/1530	
Объем багажника, л	450	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	1540	1570
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4	
Макс. скорость, км/ч	186	
Топливо/ запас топлива, л	ДТ/64	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,8	5,9
городской цикл	7,2	7,4
смешанный цикл	6,3	6,4
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1998	
Степень сжатия	16,3	
Мощность, кВт/ л.с.	108/147	
при об/мин	3600	
Крутящий момент, Н·м	350	
при об/мин	1800–2400	
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	на двойных поперечных рычагах	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/65R16	225/55R17

он откровенно не едет. Зачастую на крутом подъеме просто не чувствуешь, что обороты упали ниже критической отметки, и… двигатель глохнет.

Не очень интересно и раскручивать мотор выше 3500 об/мин. Здесь темперамент «Форестера» слабеет, сводя на нет удовольствие от первоначальных ощущений. Остается чаще пользоваться коробкой, чтобы поддерживать напористый стиль езды. А новая 6-ступенчатая механика лишилась не только традиционного демультипликатора, но и, увы, былой четкости переключений. Тросовый привод и специальные противовесы, конечно, позволили ощутимо снизить вибрации, но плата за это – ошибки и отсутствие «скорострельности». В горах, например, часто путаешь третью и пятую передачи, периодически попадая в щекотливые ситуации.

ОТ КОМФОРТА К СОТРУДНИЧЕСТВУ

Автомобиль пока в пути: впереди сертификация и начало продаж весной-летом 2009-го. Естественно, с ценами полная неопределенность. Можно лишь предположить, что машины, нацеленные на промежуток между бензиновыми версиями «Форестера» – атмосферной и турбо, будут ближе к первой.

Есть надежда, что дискуссия о различиях в настройках подвесок «форестеров» будет продолжена. Конструкторы «Субару» внимательно отнеслись к критике и не исключают модернизации шасси бензиновой машины. Глядишь, к весне и она обретет более выразительный характер. **ЗР**

O'zapft is!

Тест-драйв БМВ третьей серии – где еще, как не в вотчине фирмы? По дорогам Баварии на «трешке» путешествовал Михаил Гзовский. Фото автора и BMW.

Осенью в России принято грустить. Дачный сезон закрыт, накатывают холода, стремительно теряет минуты световой день. Германия другая! В конце сентября в Мюнхене вот уже 198 лет пенится самый известный в мире пивной фестиваль – Октоберфест. Шесть миллионов посетителей выпивают шесть миллионов литров пива, закусывая несметным количеством брецелей, сосисок и свиных окороков.

Увы (а быть может, к счастью!), поездка на новой «трешке» прошла за неделю до гуляний. Город лишь готовился к празднику, а специалисты БМВ были

настроены сугубо по-деловому. Никаких громких эпитетов и превосходных степеней в описании новинки, только факты. Самый популярный автомобиль в модельном ряду БМВ стал фактически и визуально чуть шире, подросли зеркала, выразительнее смотрятся фонари, фары и передний бампер. Эти, пусть и небольшие, изменения взбодрили машину и без сомнения удержат покупательский интерес до явления абсолютно новой третьей серии, которое намечено на 2011 год. А пока добро пожаловать в салон машины 2009 модельного года!

Первое, на что обратил внимание, – контроллер iDrive. Теперь он окружен семью кнопками и лучше проработан эргономически, поэтому скорость перемещения по меню заметно выросла. Порадовал большой монитор с более высоким разрешением и отменной графикой. В машине установлен жесткий диск на 80 Гб. Записывайте любимую музыку на него или воспроизводите с внешнего накопителя через USB-вход.

БМВ стала пионером внедрения в Европе навигационных систем, эпохальное событие состоялось в 1994 году. Почувствуйте прогресс! Современная ConnectedDrive предлагает водителю на порядок больше возможностей. Например, нажатие кнопки экстренной помощи пеленгует автомобиль и передает его координаты, телефонный номер и даже информацию с нескольких датчиков оператору в BMW Call Centre. Этот же принцип позволит отследить угнанный экземпляр. Навигатор осведомлен о пробках и рассчитывает оптимальный маршрут с их учетом, ведет вас голосом и показывает на дисплее фото наиболее интересных и полезных мест по пути. Электроника обеспечит связь с мобильным телефоном и пришлет координаты авто и карту, так что продолжить поиск нужного дома можно и пешком.

«Трешка» – первый в мире автомобиль с возможностью неограниченного доступа в Интернет. Выход в параллельные миры возможен только на неподвижном автомобиле при помощи iDrive.

В богатых комплектациях ближним и дальним светят ксеноновые лампы.

Безошибочно опознать седан сзади помогают украшенные светодиодами фонари.



Отныне в Европе можно заказать полноприводную «трешку» с 4-цилиндровым дизелем в модификации 320d.



С ходу отличить обновленный интерьер, если вы не ярый поклонник БМВ, сумеете лишь по контроллеру iDrive.

Функция BMW Online свяжет со специальным порталом, который сообщит самые свежие новости, погоду и даже состояние снега на горнолыжных курортах, наличие свободных мест на парковках и порекомендует ресторан. Лепота! Жаль, работает вся эта роскошь лишь на территории нескольких европейских стран...

Угробив битый час и так и не познав до конца все возможности ConnectedDrive, наконец-то понимаю, что неплохо бы на этом компьютере еще и поездить! Где-то впереди бурчит рядная 3-литровая «шестерка» модификации 335i – самый мощный из десяти предлагаемых бензиновых и дизельных двигателей. Мне уже доводилось ездить с этим битурбо на купе-кабриолете третьей серии, но восторг испытываю, словно впервые. Великолепная эластичность, отменный звук! Жаль, на тест-драйве доступны лишь седаны. Ведь на купе отныне устанавливают 7-ступенчатый автомат с двойным сцеплением DKG, обеспечивающий еще более скоростные переключения без прерывания крутящего момента.

Но и седан 335i чертовски хорош: филигранно настроенное рулевое управление, оптимальное усилие на педали тормоза и упругая подвеска позволяют с легкостью заправлять машину в коварные повороты узких баварских дорожек. Автомобиль отлично справляется с мелкими неровностями, а крупных в Германии не водится. Но даже в идеальных условиях чувствуется – подвеска жесткая, как, впрочем, и положено настоящему БМВ.

Удалось опробовать в деле единственный новый мотор – 3-литровый 6-цилиндровый дизель 330d в сочетании с механической трансмиссией. В очередной раз ловлю себя на мысли: современ-

Компания БМВ не боится нарочитой простоты и функциональности. Это относится и к приборам.



В России машины третьей серии будут стоить от 977 800 до 1 875 200 рублей.

BMW 3-series: помолодевшая модель не растеряла ездовых качеств и стала одной из самых современных по части электроники.

ный дизель в современной Европе – вариант практически безальтернативный! Судите сами: в спринте 330d проигрывает 335i менее секунды, при этом максимальная тяга мотора – в интервале от 1750 до 3000 об/мин, что дает возможность даже с механикой вспоминать о переключениях нечасто. Это, кстати, приятно, поскольку избирательность рычага далеко не идеальна. Зато, промчав сотню километров, удивился непоколебимости стрелки указателя топлива. Прибор исправен, просто расход на трассе лишь 5,3 л.

Экономичностью на БМВ озаботились серьезно. Комплекс мер EfficientDynamics включает стандартную для всех машин рекуперацию энергии торможения, что позволяет снизить нагрузку на генератор при разгоне и тем самым повысить его эффективность. Четырехцилиндровые моторы с механической трансмиссией автоматически глохнут у светофоров и оживают при выжиме сцепления. Электромеханический усилитель руля включается лишь при необходимости и потребляет всего 200 Вт – в десять раз меньше, чем у большинства конкурентов. Доступ воздуха к радиатору регулируют заслонки на решетке; они могут закрываться за ненадобностью, улучшая аэродинамику. Наконец, все «трешки» приходят к покупателям на шинах Runflat с уменьшенным сопротивлением качению.

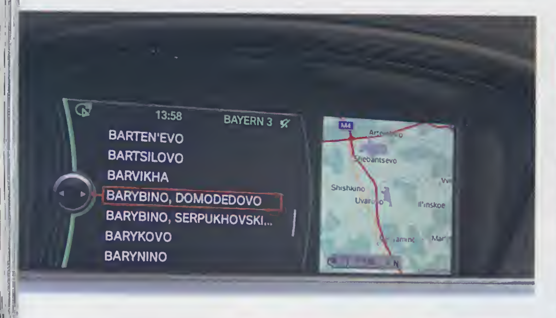
ПОД КУЗОВОМ

Новый дизельный 3-литровый агрегат оснащен сажевым фильтром и несколькими каталитическими нейтрализаторами, в том числе специально для окислов азота, что позволило отрапортовать о готовности к нормам токсичности Евро VI, которые будут введены лишь в 2014 году. Мощность по сравнению с предшественником выросла на 10 кВт, расход топлива снижен на 7%. В конструкции – система впрыска Common Rail третьего поколения и турбонагнетатель с изменяемой геометрией.





Семиступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями успевает переключить передачу за время, которого с обычной механической коробкой хватит лишь на размыкание дисков. К примеру, купе 335i с новым автоматом опередит аналог с механикой на 0,1 с, а версию с 6-ступенчатым автоматом – на 0,3 с. Предусмотрен и режим максимально эффективного старта Launch Control – для этого нужно активизировать устройство тягового контроля DTC. Трансмиссия дала возможность снизить расход топлива на 5%. В городских режимах 7-ступенчатую коробку отличает чрезвычайная мягкость работы.



Навигационная система с готовностью принялась рассчитывать маршрут из Мюнхена в Подмосковье.



Контроллер iDrive отныне окружен несколькими кнопками, что существенно облегчает пользование.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW 3-series			
	318i	335i	330d touring	335d
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4531		4527	4531
ширина	1817		1817	1817
высота	1421		1418	1421
база	2760			
колея спереди/сзади	1506/1535		1500/1529	
Радиус поворота, м	5,5			
Объем багажника, л	460		460–13–85	460
Снаряженная масса, кг	1435 (1465)*	1610 (1625)*	1675 (1690)*	1655
Полная масса, кг	1805 (1830)*	2055 (2070)*	2130 (2140)*	2100
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,1 (9,9)*	5,6 (5,8)*	6,2 (6,3)*	6,0
Макс. скорость, км/ч	210	250		
Топливо/ запас топлива, л	А-95/63		ДТ/61	
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	4,8 (5,2)*	6,7 (6,9)*	5,0 (5,3)*	5,3
городской цикл	7,9 (8,5)*	13,2 (13,1)*	7,5 (8,1)*	9,1
смешанный цикл	5,9 (6,4)*	9,1 (9,2)*	5,9 (6,3)*	6,7
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	Р4	Р6		
Число клапанов	16	24		
Рабочий объем, см^3	1995	2979	2993	
Степень сжатия	12	10,2	16,5	17
Мощность, кВт/ л.с.	105/143	225/306	180/245	210/286
при об/мин	6000	5800	4000	4400
Крутящий момент, Н·м	190	400	520	580
при об/мин	4250	1300–5000	1750–3000	1750–2250
Трансмиссия				
Тип	заднеприводная			
Коробка передач	М6/А6			М6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/ сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние/ задние	дисковые вентилируемые			
Размер шин	205/55R16	225/45R17		

*С автоматической коробкой передач.

Но знать обо всем этом необязательно. Достаточно просто катить на машине, получая удовольствие от управляемости, удобных кресел и отменного звука аудиосистемы, чем я и занимался оставшееся время. Оно пролетело незаметно, за окном мелькнул главный вокзал Мюнхена и огромная поляна – луг Терезы. Через неделю здесь, как всегда, грянет дюжина выстрелов в небо и под многоголосое «O'zapft is!» – «Откупорено!» – вскроют первую пивную бочку. Из года в год на Октоберфест пиво варят специальное; со вкусом, правда, не экспериментируют, а лишь выдерживают дольше обычного. Обновленная «трешка» БМВ – это тоже фирменное, проверенное временем и доведенное до идеала мюнхенское лакомство. Угощайтесь – o'zapft is! **ЗР**



Универсал по традиции пользуется огромным успехом в Европе и столь же традиционно не признан в России

В «гольфах» на севере

К этой модели отношение особое, требования повышенные. Знакомство с шестым поколением знаменитого немецкого автомобиля свел в Исландии Сергей Канунников. Фото автора.

Это не дождь, а какой-то тропический ливень! Только температура градусов семь, ветер и временами туман. Полный набор прелестей осенней Исландии! Впрочем, не располагающая к прогулкам погода – лишний повод теснее пообщаться с автомобилем. А уж дороги Исландии, где на протяжении 50 км не встретишь ни встречного, ни попутного, – хорошее место для оценки новинки.

Щелкнул замок двери, отгородившей от непогоды. Теперь она напоминает о себе лишь потоками воды на стекле, с которого вентиляция быстро сгоняет влагу, да дробью дождя по крыше. Поедем знакомиться ближе...

ПОБЕДА НАД КОМПЛЕКСАМИ

Уютно, тепло, тихо. А вот угнездиться в жестком, сдавливающем бока сиденье никак не получается. Минут десять ворчал. Через полтора часа, пересев в «Фольксваген» с другим мотором, решил, что в нем иное, более свободное кресло. Ничего подобного – просто нашел с ним общий язык.



К остальному привыкать не пришлось. Ну, почти не пришлось. Поговорка «Лучшее (читай – новое!) – враг хорошего» для специалистов по эргономике должна стать девизом, но не навсегда. Фольксвагеновский блок управления климатом неплохо бы изменить. Вращающиеся и нажимные регуляторы в таком сочетании и таких размеров, как в «Гольфе», показались не очень вразумительными. Непонятно также, почему нет отдельной контрольной лампы включения передних противотуманок. Забавно сочетание механических регулировок кресел вперед-назад и вверх-вниз с электрической – поясничного подпора.

Прошлым «гольфам» да и их одноклассникам и не снилось такое великолепие! Кожаные кресла и климат-контроль, навигация и камера заднего вида, электроника, меняющая параметры шасси и семиступенчатая коробка передач с двойным сцеплением DSG. Чего не хватает с позиций более высокого класса? Разве что размеров! Кстати, «Гольф» шестого поколения практически не вырос по сравнению

Под просторным багажником есть ниша под запаску. Интересно, не будут ли ее поставлять в Россию за доплату?



Volkswagen Golf – высокотехнологичный подход к вечным ценностям.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN GOLF		
	1,4 TSi	1,4 TSi	2,0 TDi
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	4199/1779/1479		
база	2578		
Колея спереди/сзади	1540/1513		
Радиус поворота, м	5,45		
Снаряженная масса, кг	1215	1271	1266
Полная масса, кг	1820	1840	1840
Объем багажника (VDA), л	350/1305		
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,5	8,8	9,3
Макс. скорость, км/ч	200	220	207
Топливо/ запас топлива, л	А-95/55		ДТ/55
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,1	5,2	4,5
городской цикл	8,2	8,1	7,1
смешанный цикл	6,2	6,3	5,4
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	Р4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см^3	1390		1968
Степень сжатия	10		16,5
Мощность, кВт/ л.с.	90/122	118/160	103/140
при об/мин	5000	5800	4200
Крутящий момент, Н·м	200	240	320
при об/мин	1500–4000	1500–4500	1750–2500
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	А7		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	195/65R15	205/55R16	195/65R15

с предшественником. Неужели здравый смысл восторжествовал? А ведь шло к тому, что акселераты вот-вот сравняются длиной и шириной с грузовиками!

Лейтмотив современной автомобильной Европы: компактность без тесноты в салоне, юркость в городских условиях, хорошие обзор и ощущение габаритов в сочетании с богатой комплектацией. Это – портрет «Гольфа» 2009 года. Никаких комплексов по поводу длины!

Еще одно сильное средство против них – современные фольксвагеновские двигатели семейства TSI. Удалось поездить на машинах со 122- и 160-сильным (всего предложат шесть моторов). Средний городской водитель с трудом почувствует разницу. Мотор мощностью 122 л.с. с турбонаддувом раскручивается быстро, ровно и энергично. Коробка передач (совсем недавно DSG была принадлежностью лишь дорогих спортивных моделей) с двигателем в полном взаимопонимании. Если не топтать газ в пол, переключений можно и не заметить. Лишь любителям давить «на все деньги» агрегат, возможно, покажется задумчивым. Но это не амплуа массового семейного автомобиля. Негромко, чуть по-дизельному бухтя на холостых оборотах, «Фольксваген» словно говорит: «Вот появится брат GTi или какой-нибудь R32, от них и требуйте рыка, подхватов и вдавливающих в кресло ускорений».

Машина со 160-сильным двигателем, с работающими в паре турбонаддувом и компрессором, разумеется, способна на очень и очень быстрые ускорения. Это особенно приятно на затяжных подъемах и обгонах. Так ездить не умели даже «гольфы GTi» первых поколений! И это 1,4? Да! Но мощностью почти в три раза больше, нежели у мотора третьего «Гольфа» того же объема !

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сценарий фотосъемки: поставил автомобиль, выскочил, спрятав камеру под курткой, под проливной дождь, сделал несколько кадров – и вновь в машину: протирать объектив и смотреть, получилось ли что. Да, машина шестого поколения очень похожа на предыдущую. Но, не изменяя привычному стилю (а зачем?), дизайнеры несколькими излома-

«ГОЛЬФЫ» НА ВЫРОСТ

Интересно проследить, как во всех измерениях росла популярная европейская модель от первого поколения до шестого. Возьмем пятидверную версию и сопоставим базовые двигатели, длину и снаряженную массу. Итак:

«Гольф-I»: 1,1 л; 50 л.с.; 3705 мм; 780 кг;
«Гольф-II»: 1,3 л; 55 л.с.; 3985 мм; 865 кг;
«Гольф-III»: 1,4 л; 60 л.с.; 4020 мм; 1085 кг;
«Гольф-IV»: 1,4 л; 75 л.с.; 4150 мм; 1090 кг;
«Гольф-V»: 1,4 л; 75 л.с.; 4204 мм; 1155 кг;
«Гольф-VI»: 1,4 л; 80 л.с.; 4199 мм; 1142 кг.



Хорошая кожа, отменные кресла в спортивном стиле, богатый набор опций в автомобиле такого класса уже не выглядят необычно.

На дисплее появляется информация о радиостанциях, настройках климата, карта навигации и даже изображение с камеры заднего вида.

Создатели «Гольфа» шестого поколения решили: не надо изобретать велосипед. И правильно сделали!





ми передка и боковины зрительно облегчили автомобиль, сделали его изящней. Эстетика, конечно, это здорово, но сейчас куда важнее, что мощная и правильная система вентиляции не дает стеклам запотевать, хотя в салоне двое промокших чуть ли не до нитки обитателей.

Когда дождь вдруг ненадолго затихает (начинаю думать, что это уже както не по-исландски!), на скорости около 100 км/ч слышны лишь шины, катящиеся по довольно шершавому асфальту. Стоит покрытию стать поглаже, понимаю, насколько тих мотор и выверена аэродинамика. Ветер напоминает о себе лишь очень сильными боковыми порывами. Так бы и ехал куда-нибудь далеко-далеко – лишь бы подольше не ощущать, как холодные капли скатываются за шиворот.

Подвеска и рулевое управление – хороший компромисс для автомобиля такого класса. Когда под капотом 160-сильный мотор, порой хочется, чтобы руль был острее в малых углах. Но, по здравому рассуждению, лишняя острота заставила бы подруливать на неровностях, утомила бы в дальней поездке по неидеальным дорогам. Подвеска в меру плотная, отнюдь не ватная, но и не слишком жесткая.

На пустой дороге самое время поиграть настройками. Кнопка позволяет сменить нормальный режим на комфорт-

Не изменившись принципиально, «Гольф» стал чуть менее тяжеловесным, более поджарым.

ный или спортивный, варьруя характеристики рулевого управления и амортизаторов. Разница есть, но смею утверждать: настройки владелец захочет менять не часто. Конечно, в дальней дороге да с солидной нагрузкой можно сделать машину пожестче. А на наших шоссе имеет смысл перейти в комфортный режим. Только ведь это тоже не всегда хорошо. Комфортная подвеска расслабляет – неровен час, пропустишь канаву, в которой погибнет шина, а то и диск колеса.

ОТ «ГОЛЬФА» СЛЫШУ

К этой машине особое отношение. От того, кто хоть раз побывал чемпионом, всегда будут требовать рекордов. А планка все выше, придирчивые покупатели хотят комфорта, но без ущерба для управляемости; вместительности, но юркости; динамики, характерной прежде лишь для спортивных моделей, но стремящегося к нулю расхода топлива.

«Фольксваген-Гольф» шестого поколения не растерял богатых семейных традиций. Он честен, хорошо воспитан, а с такими моторами к тому же еще и задорен. В общем, совсем неплохо соответствует собирательному образу массового автомобиля нашего века. Нет, я не забыл еще один очень важный параметр! Но, увы, цену на модель, стартующую в 2009-м, пока не назвали. Остается надеяться, что и здесь восторжествует здравый смысл: не вырос же шестой «Фольксваген-Гольф» в размерах... **ЗР**

ЛЕДОВАЯ СТРАНА



Исландия – страна для тест-драйва действительно очень интересная. Не только экзотическими северными пейзажами, но и мало загруженными дорогами с покрытием от гладкого асфальта до грейдера. На 102 819 км^2 живет всего около 272 000 жителей. На каждого – 1,533 знаменитой исландской овцы, благодаря которой страна славится свитерами и прочими шерстяными изделиями. Неофициальным талисманом острова называют атлантического топорика. Эта птица с характерным грозным клювом способна разгоняться до 80 км/ч. Известна Исландия и своими пони высотой в холке 130–145 см, привычными к суровому климату. Ну а лицом Исландии граждане небольшого государства называют, конечно же, певицу Бьорк.

Подкрепление генерала Хаммера

Мой генерал! Для успешной кампании 2009 года необходимо бросить в бой свежие резервы. Нам приданы новый штаб, два полка кавалерии, транспортный батальон и рота горных стрелков. Докладывает Антон Чуйкин.



Салон образца 2009 года заметно освежили: новая панель приборов, материалы, сиденья. Слева – прежний вариант.

Украшение салона – кочерга автомата – оставлена без изменений. Центральную консоль обновили, отказавшись от прежней архаичной архитектуры, но и обойдясь без модернизма.

«Хаммер-Н3» 2009 года приобрел легкосплавные колеса иного дизайна, двигатель V8 в дополнение к 5-цилиндровому, передний блокируемый дифференциал (опция), модернизированное рулевое, элементы декора, ряд опций.



БРИГАДА Н2

Здесь, сэр, мы в первую очередь переоборудовали штабной салон. На всякий случай я сохранил фото, каким он был раньше. Нет-нет, места столько же, но благодаря современному интерьеру кажется, что стало еще просторнее. Осмелюсь доложить, мы убрали лишние углы! Разумеется, Главная рукоятка управления оставлена прежней для удобства командования. На штурвал вынесли дублирующие кнопки. Связисты выбрали для радио темный дисплей со светящимися цифрами. Немного забавно, сэр: они сказали, вы так любите – наподобие табло на стадионах, ха-ха… Есть отставить смех!

Здесь, во втором ряду, у нас новые кресла. Попробуйте – мне кажется, стало удобнее, хотя все еще не идеал: пол высоко, выходить сложно. Включить фары? Вот ручка… Ох, чуть пальцы не вывернул! Виноват, сэр, наверное, какой-то болван из гражданских решил, что ее надо сделать потуже, и перестарался! Пойдемте лучше к кавалеристам.

Мы получили дополнительно 77 лошадей – теперь в бригаде Н2 398 голов. Фураж? Знаете, сэр, это какая-то новая порода, они все вместе потребляют в среднем на 2,5 литра меньше, чем прежде. И, пардон, навозу не так много: выбросы сокращены на четверть. Рысью – марш! Держитесь на поворотах, генерал, теперь мы стартуем так резво, будто протрубили тревогу. Правда, штабу с его инертностью придется потеть во время маневров, заранее издавая приказы и директивы.

Отлично стараются новенькие из транспортников, выполняя свою миссию. Мы их так и зовем – транс-миссия; там шесть ступеней, электроника, две повышающие… Вот такая субординация.



«Хаммер-Н2» 2009 года: что нового? 20-дюймовые колеса (опция), мотор 6,2 л сменил двигатель 6,0 л, 6-ступенчатый автомат (+ 2 ступени), новый салон, ряд опций.



Мотор V8 улучшил и без того высокие тяговые возможности Н3. Например, допустимая масса прицепа выросла с 1587 до 2268 кг. Ради двигателя усилен картер переднего редуктора и стабилизатор поперечной устойчивости, заново откалиброваны клапаны амортизаторов.

ГРУППА Н3

Сюда прислали такое большое пополнение, что мы сформировали отдельный полк, присвоив ему обозначение V8. Это наши силы быстрого реагирования: как-никак 305 лошадок, они берут разгон до сотни всего-то за 8,2 с. Попробуйте сами, сэр, я уступлю вам место на КП. Осторожно голову, тут тесноватый проход. Ну как? Что значит «быстрее 160 не идет»? Вполне разумное ограничение, это все-таки сухопутные силы, а не какая-то там авиация! Виноват, сэр, забылся. Но нам приходится быть осторожными: ребята обучены для полевых действий, на автострадах им воевать непривычно. Город? Ну не знаю, парадным строем мы там промаршируем, но каждый день ходить на службу будет тяжело. Так точно, приказ есть приказ, куда пошлют… Ну вот, видите, чуть не проскочили поворот – педаль надо нажимать от души, если хотите скомандовать «На месте – стой!»

Разрешите показать подразделение в деле! Спасибо, сэр. Группа, к бою! Задача – пройти в обход лесочком, форсировать брод и взять вон ту высоту. Орлы! Не забудьте задействовать понижешую да автоматы переведите в положение 1, максимум 2, чтобы не разбежаться. Смотрите, генерал, как они используют складки местности, не теряя контакта с землей! Где хочешь проползут. У нас есть новое оружие – блокировка переднего дифференциала, оно вместе с двумя другими делает из парней просто дьяволов…

А какая маневренность! Н3 достаточно плацдарма радиусом всего 11,3 м. Теперь ведите их вверх, сэр! Зачем разгон? Наша кавалерия справится и без него! Да еще и обоз наверх втащит, было бы желание. А вот и новички, горные стрелки Hill Start Assist; готовы поддержать, если основные массы начнут скатываться назад. Докладываю: учебный бой с бездорожьем проведен успешно. Разрешите передать от вас благодарность ребятам?!.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Hummer		
	H2 6,2 V8	H3 3,7	H3 5,3 V
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	5170	4782	
ширина	2063	1989	
высота	2075	1872	
база	3119	2841	
колея спереди/сзади	1763/1763	1651/1664	
Минимальный дорожный просвет, мм	246	219	
Радиус поворота, м	6,6	5,65	
Объем багажника, л	1130/2450	835/1577	
Снаряженная масса, кг	2850	2246	2299
Полная масса, кг	3490	2722	2722
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8	9,7	8,2
Макс. скорость, км/ч	160	160	160
Топливо/ запас топлива, л	А-95/121	А-95/87	А-95/87
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	12,4	12,5	12,1
городской цикл	21,3	18,4	18,5
смешанный цикл	15,7	14,6	14,5
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	V8	P5	V8
Число клапанов	16	20	16
Рабочий объем, см³	6162	3653	5328
Мощность, кВт/ л.с.	293/398	180/245	224/305
при об/мин	5700	5600	5200
Крутящий момент, Н·м	574	328	432
при об/мин	4400	4600	4000
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	А6	А4	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая торсионная	независимая торсионная	
сзади	зависимая пневматическая (мост)	зависимая рессорная (мост)	
Рулевое управление	типа «винт-шариковая гайка» с усилителем	реечное с усилителем	
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	
Размер шин	305/60R20	265/75R16	

«Хаммер-Н3» преодолеет без проблем брод до 407 мм на скорости 32 км/ч, а глубину 610 мм возьмет на 8 км/ч.

Hummer – это больше, чем имя, это целая идеология игры в войнушку. Соблюдайте ее правила и получайте удовольствие.

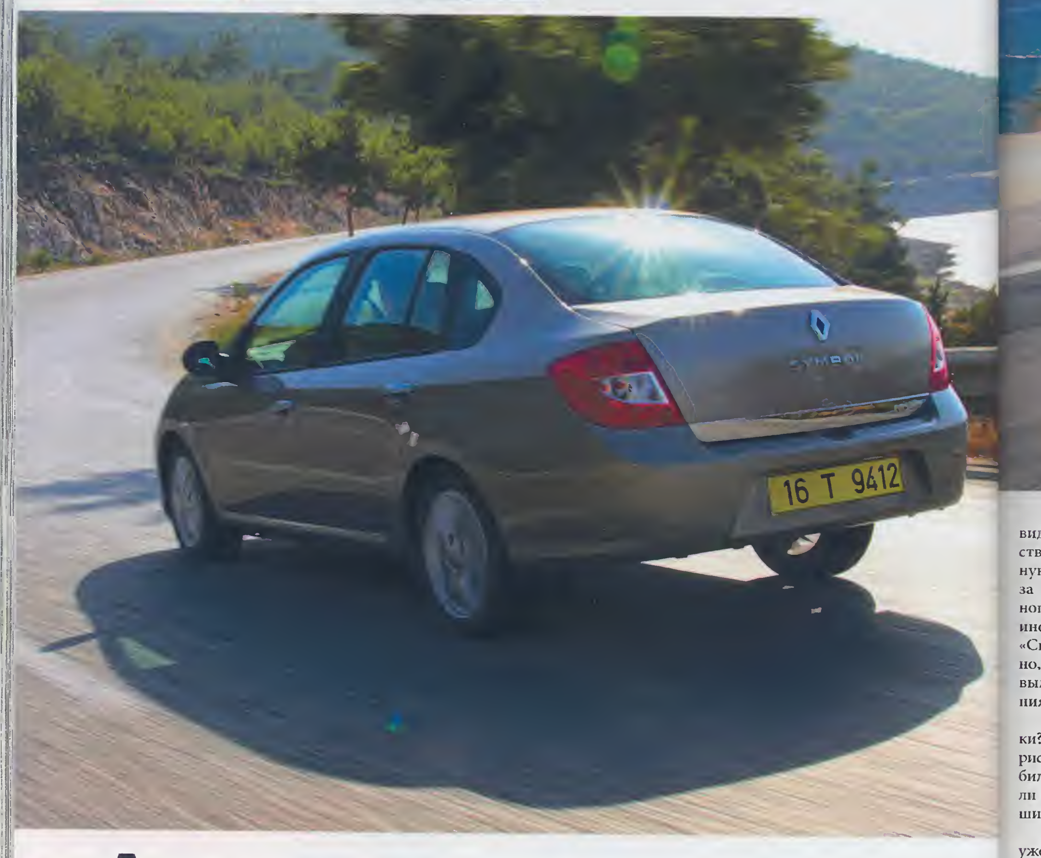


На 60-процентом подъеме можно увидеть, как защищен низ машины.

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

Да, сэр, я слыхал про генерала Суворова. Это у русских, кажется? Тяжело в учение, легко в бою – наш девиз. Что-что? Лучше бы взяли на вооружение присказку «не числом, а уменьем»? Но как же, сэр, новый отряд V8 уже востребован в горячих точках рынков, где привыкли к тяжеловооруженным классическим войскам! Впрочем, на будущий год для группы Н3 нам обещаны новобранцы, обученные по программе «турбодизель». Им, говорят, требуется куда меньше довольствия.

Готовиться к мирной жизни? На теплых квартирах? В городах? Сэр, мы выполним любой приказ. Главное – поближе к кухне, простите эти слова простому вояке. А ребята не подведут, тем более с таким подкреплением! **ЗР**



А из третьего окна...

...Турция видна. Точнее, окрестности приморского города Бодрум, где проходил тест-драйв нового «Рено-Символ». Из машины и на нее смотрел Максим Сачков. Фото автора.

Мое знакомство с новым «Символом» на московском автосалоне, где состоялся его дебют, было скоротечным. Окинул беглым взглядом кузов, посидел внутри, заглянул в багажник. Приберегу вопросы до турецкой презентации, подумал я, благо ждать недолго.

НА ПУТИ К САМОСТОЯТЕЛЬНОСТИ

Многое стало очевидным после тестовой поездки, а пресс-конференция окончательно расставила все по полочкам. Новый «Символ» – совместная разработка инженеров «Рено» из Франции, Турции и Румынии. «Мы использовали прежнее, прекрасно зарекомендовавшее себя шасси модели «Клио» второго поколения и облачили его в новый кузов», – эта фраза на пресс-конференции оказалась ключевой. «Автомобиль взял от старого «Символа» лучшие качества и стал более привлекательным внешне, а дополнительное третье боковое окно улучшило обзорность».

Третье окно действительно пришлось кстати. Возможно, и впрямь

…новый «Символ» не назовешь, …ривлекательным и гармоничным.

видно чуточку лучше (хотя и предшествующий «Символ» имел нормальную обзорность), но важнее другое: из-за дополнительного стекла и измененного кузова корма теперь не кажется инородным телом. Да и в целом новый «Символ» смотрится вполне гармонично, что не скажешь о прошлой модели, вылепленной из «Клио» путем наращения багажника.

Но кто придумал эти дверные ручки?! Их словно для другого автомобиля рисовали… возможно, и не для автомобиля вовсе. Уж лучше бы позаимствовали у предшественника – пускай приевшиеся, зато проверенные временем.

Сидящий на пассажирском сиденье уже начал ворчать, а я все не трогался с места, тщательно выискивая в салоне отличия от старого «Символа». Нашел – окантовка главных приборов! А еще набор оборудования в дорогих комплектациях стал богаче. Работу пары дополнительных подушек, защищающих водителя и переднего пассажира, оценить, к счастью, не пришлось. А вот климатической установке, когда за бортом далеко за тридцать градусов, – низкий поклон. «Добрым» словом помянул и того, кто включил подогрев сиденья (тоже нововведение). Окончательно вскипев (в прямом смысле), я обрушился и на производителей, которые тщательно запрятали искомую кнопку, вдобавок забыв оборудовать ее индикацией.

ВСПОМНИЛ ВСЕ

Пока тело пытается угнездиться в сиденье с короткими подушками и спинками, руки шарят в поисках регулировки по высоте. Кресло поднял, правда, для этого пришлось привстать самому. Теперь намного удобнее, только голова практически упирается в потолок, а ведь я далеко не баскетбольного роста. «Символ» повзрослел, но его внутренний мир остался прежним.

Шестнадцатиклапанный 1,4-литровый двигатель удивительно тихо набирает обороты, практически неслышно переходит со ступеньки на ступеньку автомат. Кстати, 98-сильный мотор остался в одиночестве – с прежними 75-сильными агрегатами того же объема «Символы» к нам поставлять не будут. Не исключено, что позже альтернатива появится (например, бензиновый объемом 1,6 литра или дизель), но пока это только планы. А лишние кубики и силы не помешали бы – собираешься поехать быстрее, но автомобиль тут же скисает. При этом еще и автомат дает осечки: то задумается, то, наоборот, подтыкает без нужды пониженные передачи.

С механикой мотор выглядит намного живее – даже начинаю заводиться на извилистых дорожках. Немножко сбивает только нечеткое включение передач. Но лишь шоссе начинает уходить в горы, «лошадок» вновь не хватает,

НА БЕРЕГУ ТУРЕЦКОМ

Новый «Символ» разработали за 26 месяцев. Столь жесткие сроки удалось выдержать благодаря современным компьютерным технологиям и заимствованной у «Клио» второго поколения ходовой части. Затраты вместе с инвестициями в производство составили около 100 млн. евро. Автомобиль выпускают на заводе Oyak-Renault в турецком городе Бурса. Тут на одной линии с «Символом» собирают хэтчбеки и универсалы «Клио» (третьего поколения), а также «Меган» с кузовом седан. Максимальная мощность завода при трехсменной работе – 360 тыс. машин в год. Основные рынки сбыта «Символа» находятся в непосредственной близости от предприятия, что позволяет сократить накладные расходы. Более 80% продаж приходится на Россию, Турцию, Румынию и Алжир.





Уютный, добротно собранный интерьер портит жесткий пластик. На неидеально ровных турецких дорогах то тут, то там появляются скрипы.

Управлять климат-контролем поначалу непривычно – сбивают своеобразные обозначения клавиш скорости вентилятора и температуры.

Щиток выглядит скучновато – его оживляют лишь веселые цифры и серебристые ободки (только в дорогих комплектациях) приборов.

Renault Symbol

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4261
ширина	1940
высота	1439
база	2473
колея спереди/ сзади	1406/1385
Объем багажника, л	506
Снаряженная масса, кг	980 (1010)*
Полная масса, кг	1500 (1525)*
Разгон 0–100 км/ч, с	11,2 (13,6)*
Максимальная скорость, км/ч	186 (181)*
Топливо	А91–98
Запас топлива, л	50

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 72 кВт/98 л.с. при 6000 об/мин, 127 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; М5 (А4)*

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая поперечная балка; рулевое управление реечное с гидроусилителем; тормоза спереди дисковые вентилируемые, сзади барабанные; шины 175/65R14, 185/55R15.

*В скобках данные для модификации с автоматической коробкой.

Renault Symbol избавился от своей главной проблемы – непривлекательной внешности. Большинство других недостатков (и достоинств) перешло по наследству.

приходится постоянно подтыкать пониженную и тщательно вымерять дистанцию для обгона.

И хотя разработчики уверяют, что поиграли настройками шасси, характер «Символа» не изменился. Автомобиль все так же готов угодить и водителю, и пассажирам – первому прозрачной управляемостью, а остальным комфортной и всеядной подвеской. Откровением стали разве что тормоза. Прежде педаль была по-французски мягкой, а теперь приходится прилагать хорошее усилие, чтобы осадить турецкого скакуна.

Скоро за окнами нового «Символа» будут проплывать не только турецкие ландшафты. Автомобиль планируют продавать в странах Центральной и Восточной Европы, Среднего Востока, Африки и, конечно, России. У нас по цене от 371 000 до 483 000 рублей. Недешево, особенно если вспомнить, что еще лет пять назад стоимость была в полтора раза ниже. А сейчас за эти деньги не купить даже «Логан». Хотя как его сравнивать с «Символом» – даже третьего окна нет! **ЗР**

Производители открыто говорят, что заднее сиденье с комфортом вмещает лишь двоих взрослых и ребенка.



Багажник «Символа» – один из лидеров в классе по объему, под полом размещено полноразмерное запасное колесо.



Чудеса геополитики

NISSAN TEANA
2,5 л, 182 л.с., бесступенчатый вариатор, комплектация Luxury, 1 033 100 руб.



Старые имена, новые автомобили! Готов ли бестселлер российского рынка «Тойота-Кэмри» отстоять передовые позиции в борьбе с новейшими «Ниссаном-Теана» и «Шкодой-Суперб»? Михаил Гзовский искал ответ на дорогах полигона. Фото: Константин Якубов.

TOYOTA CAMRY

2,4 л, 167 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Prestige, 932 500 руб.

SKODA SUPERB

1,8 л, 160 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Elegance, 1 112 510 руб.



ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ

После поражения во второй мировой Японии запретили разрабатывать и производить вооружение. На первый взгляд, это катастрофа для индустриального и стремящегося к независимости государства. Да еще если в стране ситуация с природными ресурсами, как на планете Шелезяка из мультфильма. Но пессимисты посрамлены – сегодня Япония «населена» роботами, усиленное развитие высоких технологий вывело экономику на ведущие позиции в мире. Поспособствовала этому и выраженная экспортная ориентация, в том числе и на нас с вами.

В России особенные мерила для автомобилей данной ценовой категории: мы не отделяем комфорт и плавность хода от представительской внешности. Все это у «Кэмри» имеется в избытке. Пейзаж за окнами меняется, а вы словно путешествуете на воздушной подушке. Убаюкивающая мягкость подвесок, ненавязчивый голос мотора, незаметные переключения автомата определяют манеру езды. Мы везде успеем, мы всего добьемся; долговые ямы объедем, финансовые встряски демпфируем...



«Кэмри» по-прежнему одна из лучших в классе по части плавности хода и акустическому комфорту.



Подгонка деталей на высоком уровне, но материалы до европейских не дотягивают.



Климатическая установка «Тойоты» оказалась самой эффективной.

На фоне «Ниссана» и особенно «Шкоды» управляемость «Тойоты» далека от идеала.



Toyota Camry

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Шестое поколение «Кэмри» было представлено в январе 2006 года на автосалоне в Детройте. В России машина появилась весной того же года; в конце 2007-го стартовало производство в Санкт-Петербурге.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновые 2,4 и 3,5 л (167 и 277 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 5-, 6-ступенчатая автоматические.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort, Elegance, Prestige, Lux.

ЦЕНА:
1 141 000–1 265 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Низкий уровень шума, вибраций, высокая плавность хода.

– Далекое от спортивности поведение на дороге, не столь просторный на фоне конкурентов задний диван.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,3** полная оценка по категориям в конце статьи

В сравнении с новыми моделями «Ниссана» и «Шкоды» «Тойота» по-прежнему хороша по части комфорта, но явно уступает в управляемости.

А если поехать быстрее? Становится очевидно, что ни на одном рынке клиенты не требовали от «Кэмри» побед на трассах. Рулевое управление при активной езде откровенно пустое; тормоза эффективны, однако уверенности в точности остановки не хватает. Мотор выкручивается охотно и беззвучно, но коробка не поспевает за ним при переходах вниз. «Японка» с неотключаемой системой стабилизации боязливо трещит ABS в довольно безобидных виражах, а если прибавить скорость в повороте, дело кончится заносом. Но еще раньше вы и так пожалеете о задуманном, выскользнув из вялых объятий сиденья.

Вот уже двадцать лет «Кэмри» слывет самым популярным среднеразмерным седаном Америки. За океаном «Тойоту» ценят прежде всего за доступную цену, а в последние годы и за топливную экономичность. А у нас? С открытием питерского завода цены на «Кэмри» снизились, а качество осталось на прежнем



Флагман «Ниссана» с точки зрения внешности не испортил бы и модельный ряд «Инфинити».

Nissan Teana

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новое, второе по счету поколение модели дебютировало в 2008 году на автосалоне в Пекине. В перспективе модель должна встать на конвейер российского завода «Ниссан» в северной столице.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновые 2,5 и 3,5 л (182 и 249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
бесступенчатый вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Elegance, Luxury, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
835 500–1 233 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Великолепное водительское сиденье и просторный даже для троих пассажиров задний диван, отличные тормоза.

– Самые скромные в троице дорожный просвет и багажник, нет регулировки руля по вылету.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,4** полная оценка по категориям в конце статьи

В ходе эволюции «Теана» сохранила комфорт предшественницы и существенно прибавила с точки зрения управляемости и стиля.

Фирменная черта «Теаны» – переднее сиденье-оттоманка – к радости многих перекочевало с предшественницы.



В подлокотнике пульт управления комфортом: регулировки аудиосистемы и климат-контроля, подогрев и вентиляция сидений.

«Теана» по-прежнему смотрится массивно, но ее ездовые повадки стали гораздо более спортивными.



- читай, эталонном – уровне. Что же касается расхода топлива, то в России, несмотря на его удорожание, этот критерий влияет на выбор несильно.

ИСКУССТВО ДИПЛОМАТИИ

Hito no furi o mite waga furi o naose. Так заковыристо для русского уха звучит японская пословица «Следя за чужими манерами, исправляй свои». Это высказывание наверняка знают не только политики, но и разработчики новой «Теаны». Не секрет, у машины предыдущего поколения репутация комфортабельной, но напрочь лишенной драйверских амбиций, к тому же она не отличалась внешней привлекательностью и самобытностью. Теперь все иначе: в потоке «Теана» радует глаз. Она не просто солидна: россыпь светодиодов в фонарях, что кристаллы Сваровски, – придают шика. Лицом «Ниссан» похудел, а взгляд его приобрел целеустремленность, которая отныне доминирует в характере.





Задние сиденья «Суперба» оборудованы подогревом, для курильщиков – огромная пепельница.

Характеристики двигателя в сочетании с мягкой работой сцепления и избирательностью механической коробки передач позволяют вести «Шкоду» весьма плавно.



Завидев в зеркале заднего вида нахмуренную «Шкоду», большинство водителей заранее берут правее.

Больше всего споров вызывает дизайн филейной части «Суперба».



Skoda Superb

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Второе поколение модели показали публике на мотор-шоу в Женеве весной 2008 года. Дебют «Суперб» на российском рынке назначили на осень 2008-го.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновые 1,4–3,6 л (125–260 л.с.), дизельные 1,9–2,0 (105–170 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая; 6-, 7-ступенчатая автоматические.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Ambition, Elegance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 940 000–1 070 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобные передние сиденья, отличная управляемость, многофункциональный объемистый багажник, просторный для двоих задний диван.

– Посредственный обзор в салонное зеркало, довольно жесткая подвеска.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,5 (полная оценка по категориям в конце статьи)

С новым «Супербом» чешская фирма вышла на немецкий уровень конструирования и производства. Модель хороша качеством, богата опциями и при этом самобытна.

Сегодня вы уже не закажете «Теану» с 2-литровой «четверкой», явно слабоватой для тяжелой машины. Под капотом один из двух 6-цилиндровых моторов. При меньшей снаряженной массе и выросшей на 9 л.с. мощности 2,5-литрового двигателя седан как будто переехал из тяжелой весовой группы в среднюю. Набор скорости воспринимается абсолютно иначе и благодаря трансмиссии: место 4-ступенчатого автомата занял вариатор XTRONIC, причем последнего поколения, экономящий топливо и время на переключениях.

При езде вполпедали вариатор копирует автомат, позволяя стрелке тахометра добивать до 3500 об/мин, а затем уходя в виртуальной ступенью выше. Но стоит вдавить газ в пол, как мотор взовьется к 6000 об/мин и зависнет на них. Правда, во «взлетном» режиме он шумноват.



Интерьер «Кэмри» прост и жизнерадостен. Некоторую игрушечность ему придает консоль голубого пластика, напоминающая недорогой музыкальный центр.



С таким крупным спидометром ненароком нарушить скоростной режим сложно.



Салон «Теаны» по-японски шикарен. При этом цена вполне конкурентоспособная.



Приборы «Ниссана» читаются без проблем, разве что в сумраке глаз раздражает ядовито-желтый дисплей маршрутного компьютера.



Это «Ауди» или «Фольксваген»? Интерьер «Шкоды» великолепен по качеству исполнения и материалам.



Придраться к комбинации приборов не за что. Но вот иногда случайно задеваешь вращающиеся цилиндрики на руле: регулятор громкости и выбор станции.



Сзади «Кэмри» оказалась наиболее тесной для коленей и скудной по набору оборудования; ступни с трудом умещаются под передними сиденьями.



Внешность не обманывает: диван «Ниссана» великолепен! Одни подголовники чего стоят!



Простора для ног в «Шкоде» с запасом. При этом салон самый узкий и троим жмет в плечах.

«Далека от идеала по ездовым дисциплинам», писали мы чуть больше года назад о «Теане» прошлого поколения. О модернизированной машине такого не скажешь! Измененная кинематика задней подвески предотвращает занос на ранней стадии его развития. Гидравлический усилитель руля с электронасосом адекватно передает реактивное усилие на рулевое колесо, позволяя лучше контролировать машину в критических режимах. Как ни странно, мягкое и пухлое водительское кресло оказалось весьма цепким в поворотах – заслуга новой трехслойной «начинки». Среди наших экспертов не нашлось того, кому не понравилась бы посадка водителя.

«Миссия этого автомобиля – обеспечить покой пассажирам заднего сиденья» – еще одна из цитат, посвященных прежней «Теане». К счастью, с заметным прогрессом в ездовых дисциплинах «Ниссан» не растерял былых достижений: по-прежнему мягок на ходу, отделка еще богаче, а стиль чище. А еще «Теана» прибавила во внутреннем объеме: сзади места больше и для коленей, и над головой. Располагайтесь поудобнее, откиньте голову на «подкову» подголовника. Жарко? Не проблема – перфорированную кожу сидений продувает прохладным воздухом. Есть и подогрев, и персональный блок климат-контроля, и сиденье-оттоманка для переднего пассажира. Gakumon ni chikamichi nashi! Или, по-русски, «в науку коротких путей нет». Будь то наука большой политики или обольщения покупателя.

РАЗВИТОЙ СОЦИАЛИЗМ

Каждый раз, когда я сажусь в очередную неизведанную «Шкоду», воспоминания возвращают меня лет на пятнадцать. Помните первые слухи о покупке чешской фирмы «Фольксвагеном»?



По объему багажника «Кэмри» превосходит обоих конкурентов.



По нашим замерам, багажник «Теаны» уступает «Супербу» и «Кэмри» 84 и 100 л соответственно.



Немецкая педантичность во всем: посмотрите, как заботливо упрятаны под обивку «Суперба» торсионы.

РУКИ ПРОЧЬ!

Маневр парковки, запечатленный с длинной выдержкой, «Шкода» выполнила без помощи рук. Для этого нужно нажать кнопку и активизировать систему Parking assistant, которая отыщет просвет в шеренге машин и выведет на дисплей команду: стоп, включите задний ход, уберите руки с руля. Дальнейшее воспринимается, как сон. Руль сам вращается то в одну, то в другую сторону с разной скоростью в зависимости от того, как вы обходитесь с педалью газа. Если парковка в один заход невозможна, электроника довернет руль в нужную сторону и предложит продвинуться вперед. Однако до совершенства системе далеко: она не видит бордюры, а один раз почему-то попыталась запарковать «Суперб»... у противоположной обочины! Тем не менее сам факт распространения такой опции (в данном случае она обойдется в 11 000 руб.) на серийных машинах – хороший повод для оптимизма.



А народную иномарку «Фелиция»? «Дизайн «Суперба» гораздо эмоциональнее, чем у предшественника. Самоуверенная решетка радиатора не покажется неуместной в немецком клубе, а бока и задняя часть выполнены в типично английском стиле» – так прокомментировано вылизанное, словно лаковый штиблет, фото из глянцевого пресс-релиза в твердом переплете. Вот вам и народная иномарка…

Завяжите мне глаза, я бы ни за что не сказал, что сижу за рулем чешской машины. «Ауди»! Ну или, как минимум, «Фольксваген»! Здесь даже пахнет, как в немецких машинах. Простые на вид сиденья не требуют многоминутной подгонки, панель не отвлекает асимметрией и стилистическими экспериментами. Все, чего ни коснешься, сделано из добротного пластика и не менее добротно подогнано.

Это ощущение сбитости, по-моему, одно из самых привлекательных в любой машине. Возникает чувство управления чем-то единым, а не собранием шестерен, подшипников, муфт и форсунок. Достичь этого удается далеко не всем производителям!

Тестовый экземпляр с 1,8-литровым двигателем TSI, оснащенным турбонаддувом, в сочетании с механической коробкой передач вряд ли будет остро востребован рынком – большинство заочно выберет автомат. А зря! Сочетание тяговитого мотора и великолепной, четкой в переключениях трансмиссии позволяет ехать внатяг, порой перескакивая через передачу. Что до разгонной динамики, то менее мощная «Шкода» обставила при наборе сотни «Ниссан» и «Тойоту» на 0,9 и 1,3 с соответственно. «Суперб» довольно жестко проходит неровности, но это следствие опять-таки немецкой настройки шасси. Зато управляемость заслуживает всяческих похвал.

Прислушаемся к мнению пассажиров. Если сзади расположатся двое, природок не последует. На полу заботливо уложены подставки под ступни, в задней левой двери есть ниша для зонта. Но случись ехать на заднем диване втроем, идиллия будет нарушена: салон «Шкоды» самый узкий в троице, так что плечевого контакта не избежать.

Красивая идея TwinDoor (двойная задняя дверь) примиряет извечных врагов – практичность и оригинальность. Обычно «Суперб» отпирается, как седан, но если нажать еще одну потайную кнопку, вверх взмоет пятая дверь вместе со стеклом. Это не единственное, чем удивил «Суперб», – в арсенале его нема-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

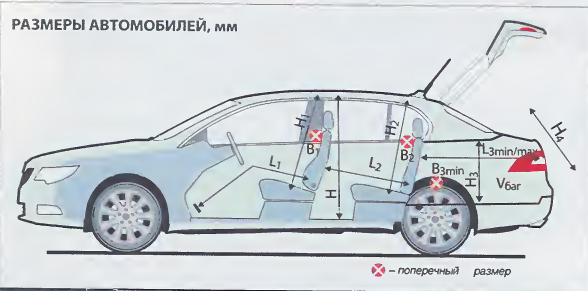
Общие данные	TOYOTA CAMRY	NISSAN TEANA	SKODA SUPERB
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4815/1820/1480	4850/1795/1475	4838/1817/1462
база	2775	2775	2761
колея спереди/ сзади	1575/1565	1560/1560	1545/1518
Объем багажника, л	535	488	565/1670
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,4
Масса снаряжен./полная, кг	1525/1985	1521/2060	1454/2074
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	9,6	8,6
Максим. скорость, км/ч	205	200	220
Топливо/запас топлива, л	А-95/70	А-95/70	А-95/60
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	7,8/13,6/9,9	8,0/12,1/9,5	6,0/10,4/7,6
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см³	2362	2496	1798
Степень сжатия	9,8	10,3	9,6
Мощность, кВт/ л.с.	123/167 при 6000 об/мин	134/182 при 6000 об/мин	118/160 при 5000–6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	224 при 4000 об/мин	228 при 4400 об/мин	250 при 1500–4200 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A5	CVT	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,94/2,20/1,41/0,97/ 0,70/–/3,15	2,35–0,40	3,78/2,06/1,45/1,11/ 0,88/0,73/3,6
Главная передача	3,39	6,12	3,65
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электрогидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	215/60R16	215/55R17	225/45R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	TOYOTA CAMRY	NISSAN TEANA	SKODA SUPERB
Снаряженная масса, кг	1504	1589	1531
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/ заднюю	894 (59,4)/610 (40,6)	959 (60,4)/630 (39,6)	881 (57,5)/650 (42,5)
Дорожный просвет, мм	155	135	150
Динамические качества			
Разгон, с	1,3с; 3,0с; 5,0с; 7,5с; 10,4с; 14,9с; 20,0с; 27,6с; 41,7с; 70,1с; max 202,8 км/ч. Погрешность спидометра 6,8%	1,3с; 3,1с; 5,0с; 7,2с; 10,0с; 13,7с; 18,7с; 25,9с; 37,8с; max 199,8 км/ч. Погрешность спидометра 6,1%	1,2с; 2,5с; 4,4с; 6,5с; 9,1с; 13,2с; 17,8с; 25,0с; 35,1с; 60,1с; max 205,3 км/ч. Погрешность спидометра 4,4%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	5,5*	5,0*	7,5/10,3
80–120 км/ч (V)	7,4*	6,4*	10,7/14,4
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1757	1559	1427
50–0 км/ч	739	582	566
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	40,6	39,7	39,2
замедление, м/с²	9,5	9,7	9,8

*Положение селектора D в режиме «кикдаун».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
TOYOTA CAMRY	905–1125	650–905	1180	995	940	1470	1435	1180/1830	985	525	485	480
NISSAN TEANA	915–1110	670–910	1210	1040	935	1435	1390	1045	870	437	510	380
SKODA SUPERB	930–1155	710–955	1190	1045	945	1420	1380	1075/1790	1005	550	385/990	464

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
TOYOTA CAMRY	8	8	8	8	8	9	9	8	7	9	9	9	8	8	8	8,3
NISSAN TEANA	10	8	8	9	9	8	9	9	8	8	8	9	7	8	8	8,4
SKODA SUPERB	9	8	7	8	9	10	9	9	9	8	8	9	8	8	8	8,5

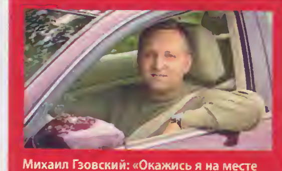
Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

лых возможностей появилась парковка без рук.

Наши тесты обязательно включают замеры дорожного просвета. Осмотр машины снизу нередко раскрывает те карты, которых не разглядеть сквозь блеск лака: на добром десятке деталей, начиная от защиты картера и заканчивая разнообразными датчиками и глушителем, мы обнаружили клейма «Ауди» и «Фольксвагена». Свежие идеи + хорошее исполнение = развитой социализм?

* * *

Когда «Кэмри» выходила на российский рынок, мало кто мог соревноваться с ней по соотношению комфорт/цена. Щедро оснащенная «Теана» способна пошатнуть лидерство в рядах падких на опции, а «Суперб» подкупает достижениями немецкой инженерии. Остается определить, что ближе вам! **ЗР**



Михаил Гзовский: «Окажись я на месте покупателя, выбирал бы не из трех, а из двух предложений – от европейской или японской школы автомобилестроения».

Что? Где? Когда?



ГДЕ?

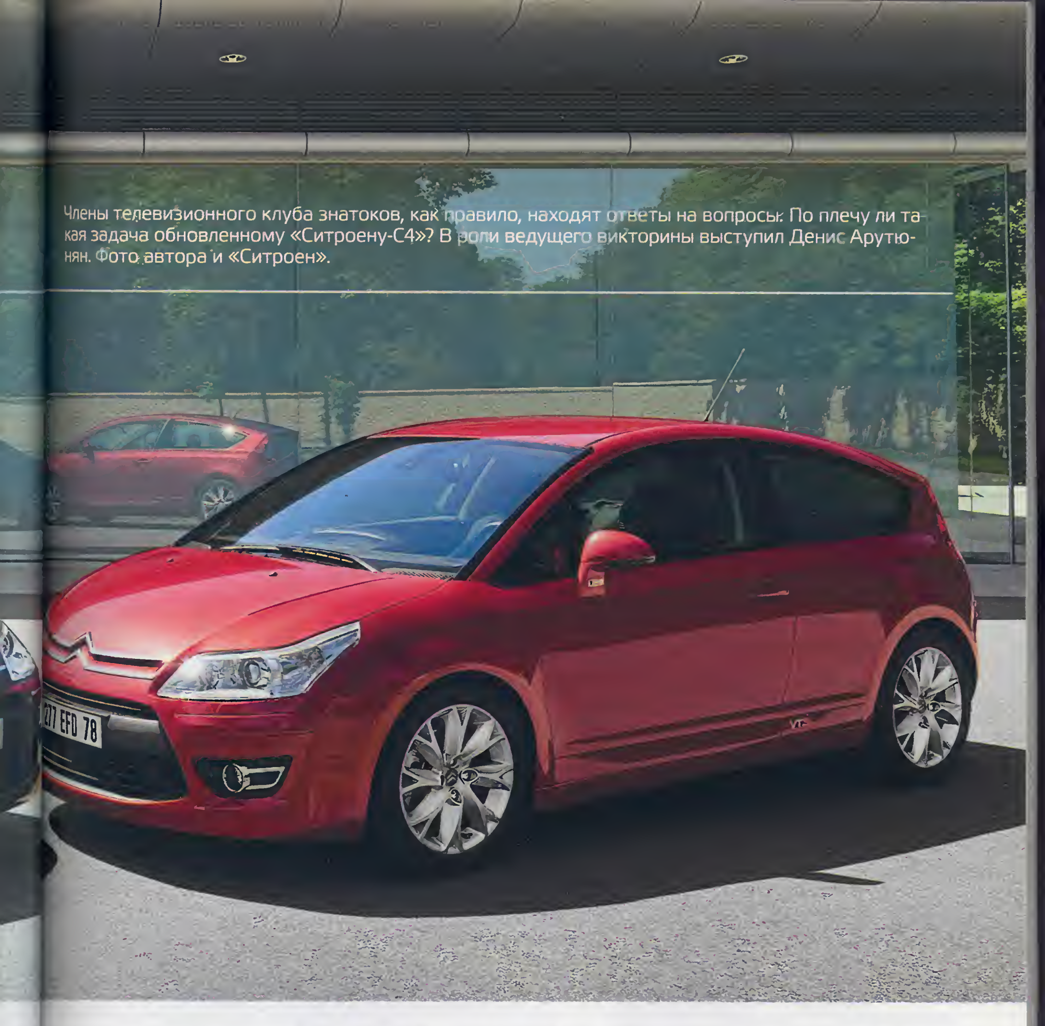
Предместья Парижа для «Ситроена» – родные пенаты. Количество «четверок» на улицах говорит о немалой популярности модели, но вместе с тем вызывает несколько вопросов. Главный: а в чем, собственно, обновление? На первый взгляд отличить тестовые машины от остальных практически невозможно. Только поставив рядом до- и послерестайлинговый экземпляры, обращаю внимание на передок а-ля C5 и некоторые мелочи декора. Может, внутри новшеств побольше?

ЧТО?

Почему французы упорно величают трехдверный хэтчбек «купе»? Впрочем, оставим спор о терминологии – ярко-красная машина с многообещающим шильдиком VTS на борту призывает поскорее устроиться за рулем. Удобные, обшитые кожей и искусственной замшей сиденья с развитой боковой поддержкой ласково охватили тело, а короткий рычаг шестиступенчатой механики словно сам скользнул в руку. Оценив приветливость, не сразу заметил, что шкала тахометра переехала с козырька над рулевой колонкой к другим приборам на полупрозрачное окошко в центре панели.

ГДЕ?

Каждый водитель хоть раз задается вопросом: куда ехать? Владельцам C4 предлагают мультимедийный комплекс MyWay с GPS-навигацией и беспроводным интерфейсом Bluetooth. Более состоятельные клиенты смогут заказать систему NaviDrive, отличающуюся повышенной четкостью дисплея, умением проигрывать музыку со встроенно-



Члены телевизионного клуба знатоков, как правило, находят ответы на вопросы. По плечу ли такая задача обновленному «Ситроену-С4»? В роли ведущего викторины выступил Денис Арутюнян. Фото автора и «Ситроен».

го жесткого диска объемом 10 Гб и внимать голосовым командам. Все бы хорошо, но неудобно глядеть на низко расположенный экран.

ЧТО?

Главное новшество «четверки» – 150-сильный мотор, разработанный совместно с БМВ; он оживает почти бесшумно, лишь легкая вибрация свидетельствует о готовности автомобиля отправиться в путь. Но прежде настрою «климат» удобными кнопками. Из дефлекторов пахнуло крепким холодным чаем – встроенный ароматизатор заботится о комфорте даже самых придирчивых нюхачей.

Первые метры приносят легкое разочарование: автомобиль едет энергично, но отнюдь не феноменально быстро. Попытка нажать на газ посильнее результата не принесла: машина так и не оправдала ожиданий, вызванных надписью VTS и спортивными элементами в салоне.

КОГДА?

Закончив эксперименты, поехал поспокойнее – и понял философию С4. В отличие от многих одноклассников, он не пытается быть или казаться спортивным и являет собой сплав достаточно динамичного купе и семейного автомобиля. Тяги тихого во всех режимах двигателя достаточно как для спокойного городского движения, так и для быстрого обгона на шоссе.

Свою порцию позитива добавило рулевое управление. Кому-то не понравится неподвижная ступица, другие посетуют, что на ходу не очень удобно пользоваться кнопками на ней. Но великолепная работа электроусилителя с переменной произ-



Щиток приборов в центре – на любителя, зато в остальном придраться к эргономике и материалам практически невозможно.



Работать четким рычагом шестиступенчатой коробки одно удовольствие, а вот привод пятиступенчатого агрегата блестящим поведением похвастаться не может.



Экран мультимедийно-навигационной системы мог бы быть и покрупнее.

Citroen C4 – занятно, как спорные решения работают на создание приятного и притягательного образа.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CITROEN C4	
	VTi-120 Hatchback	THP-150 Coupe
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4275/1773/1458	4288/1769/1456
база	2608	2608
Радиус поворота, м	5,35	5,35
Объем багажника, л	320	314
Снаряженная масса, кг	1220	1271
Полная масса, кг	1731	1754
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0	8,4
Макс. скорость, км/ч	195	212
Топливо/ запас топлива, л	А-95/60	А-95/60
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,2	5,3
городской цикл	9,3	9,8
смешанный цикл	6,7	6,9
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1598	
Степень сжатия	н.д.	
Мощность, кВт/ л.с.	88/120	110/150
при об/мин	6000	5800
Крутящий момент, Н·м	160	240
при об/мин	4250	1400
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	М6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая пружинная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/55R16	205/50R17

водительностью заставляет забыть о придирках. Легкий, почти невесомый в парковочном режиме руль с ростом скорости наливается приятной, но не чрезмерной тяжестью. А в быстром повороте великолепная обратная связь избавляет от необходимости нащупывать траекторию.

ЧТО?

А это что такое? Кто-то велел включить массаж? Нет, это проснулась LDWS (lane departure warning system) – система, которая предупреждает водителя о наезде на разметку настойчивой вибрацией сиденья. Положить конец сему безобразию сможете, только съехав с разметки либо включив поворотник. Незапланированный массаж пятой точки прекратился, но расслабиться не получилось – подвеска оставила не самое приятное впечатление. Ровное полотно шоссе ей по вкусу, а вот грунтовка, брусчатка да и просто ямки противопоказаны. Если, конечно, вы не любитель посидеть на вибростенде.

ГДЕ?

Насытившись общением с трехдверным купе, пересел на пятидверную машину со 120-сильным мотором. После строгого темного убранства версии VTS буржуазная отделка под дерево показалась неуместной, а светлые мягкие сиденья – гораздо менее уютными. Пассажирские возможности практически не изменились: попасть на задний диван легче, но простора, против ожиданий, не прибавилось. Да и водителю машина доставит куда меньше удовольствия. Первая претензия – к рычагу пятиступенчатой коробки: неплох, но после высокоточного инструмента трехдверной машины оставляет ощущение некоторой размазанности и нечеткости. Вторая причина для досады – подвеска. От купе подсознательно ожидаешь жесткости, а пятидверка обозначает даже небольшие неровности европейских дорог гулкими ударами, которые отнюдь не добавляют комфорта.

ЧТО?

Не впечатлил и 120-сильный двигатель. Ненамного отстает от более мощного собрата, однако с ним машина ускоряется гораздо медленнее и занудней. Далек от идеала и тембр его «голоса», назойливое жужжание отбивает желание ехать энергично. Правда, при спокойной езде по городу все перечисленное не особенно досаждает, а это уже неплохо.



Белые «кристальные» фонари – единственный отличительный признак обновленной трехдверки при взгляде с кормы. У пятидверной модификации нет и этой примечательной черты.

КОГДА?

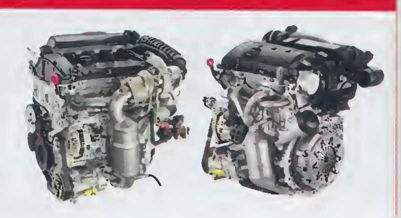
За последние годы одним из ведущих рынков для фирмы стала Россия. Наверное, поэтому обновленная «четверка» появится в нашей стране почти сразу после европейской премьеры. Однако машин с дизельными моторами к нам пока не повезут.

Зато уже известны цены: трехдверный «С4 Купе» будет стоить от 490 000 до 665 000 руб., а пятидверка – от 475 000 до 664 000 руб. Много это или мало, ответят покупатели. Создатели «Ситроена-С4» потрудились, чтобы завоевать любовь потребителей, быстро ответив на максимальное число вопросов. **ЗР**

ДВА ИЛИ ОДИН?

Новые «глобальные» моторы «Ситроена-С4», уже знакомые по некоторым «Пежо», имеют одинаковый рабочий объем, но разные характеристики. Первый (VTi-120) оснащен устройством для изменения подъема клапанов и развивает 120 л.с. Максимальную мощность двигатель выдает при 6000 об/мин, но важно другое: в диапазоне от 2500 до 5750 оборотов он развивает около 90% тяги.

Его собрату, мотору THP-150, помимо впрыска высокого давления (120 бар) помогает турбокомпрессор. При мощности 150 л.с. двигатель обладает завидной экономичностью: в смешанном цикле потребляет около 6,9 л/100 км, выбросы CO_2 составляют всего 164 г/км.



Семечки для профессионалов

Продемонстрировав прошлой осенью вседорожный «Массив», компания ИВЕКО представила особую версию трехдверки – «Кампаньола». Юрий Нечетов опробовал машину на ее родине. Фото автора.

Инструктор-итальянец, требуя двигаться медленнее, причитал: «Пьяно! Пьяно!!!». Проложенная по горнолыжным склонам в окрестностях Монблана трасса потрясающе красива, но, честно говоря, для «Кампаньолы» это семечки. Причем лузгать их она готова без оглядки – неразрезные мосты на рессорах и прочная рама рассчитаны как раз на регулярную езду по бездорожью. Сломать такую конструкцию почти невозможно, но плата за проходимость – меньший комфорт и худшее поведение на асфальте.

Собственным именем «Кампаньола» нарекли короткую трехдверную модификацию «Массива» в специальном исполнении «для профессиональной езды по бездорожью». Короткая база обеспечивает отличную маневренность и потрясающую геометрическую проходимость: угол рампы составляет 33 градуса! Накануне, на внедорожном полигоне, я несколько раз был готов к тому, что на очередном гребне точно повиснем на брюхе, хотя прекрасно понимал, что все препятствия выверены устроителями до сантиметра и градуса.

Одно плохо: пробираться на второй ряд приходится сзади, через дверь багажника, и по силам это только худым и юрким. Или упертым.

Ну вот, опять «пьяно-пьяно»! Какое «пьяно», если «Кампаньола» буквально взлетает на гору – двухтонный автомобиль оснащен трехлитровым турбодизелем с огромным крутящим моментом. При этом на пониженном ряду раздатки передаточное число трансмиссии достигает 48,3, что теоретически позволя-

IVECO Campagnola

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4248
ширина	1750
высота	2050
Снаряженная масса, кг	2050
Полная масса, кг	2650
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	85
Расход топлива, л/100 км	11,1

ДВИГАТЕЛЬ:
турбодизельный, Р4, 16 клапанов, 3,0 л, 130 кВт/176 л.с. при 3200–3500 об/мин, 400 Н·м при 1250–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная с подключаемым передним мостом, М6, двухступенчатая раздаточная коробка.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – зависимые рессорные.



Рессорная подвеска обладает огромной прочностью, но сравнительно небольшими ходами, из-за чего машина склонна к диагональному вывешиванию.



Просвет под мостами 200 мм, а посередине базы почти вдвое больше, благодаря чему короткобазная «Кампаньола» без касания проходит даже через такие гребни.

ет развить тягу почти в 5 тонн! Хватило бы сцепления шин с грунтом… К слову, управляться с педалью акселератора при этом нужно осторожно. У меня пару раз возникала нарастающая раскачка: прибавил газу – машина прыгнула вперед, ты отклонился назад; вездеход тут же почти встает колом, ты смещаешься вперед и опять топаешь по педали. В общем, неплохо бы снизить чувствительность акселератора на пониженном ряду, как сделано на некоторых дорогих вседорожниках.

Учитывая предназначение «Кампаньолы», в стандартную комплектацию включили принудительную электрическую блокировку заднего дифференциала. Ну а кроме того, ABS, иммобилайзер, навигацию, передние электростеклоподъемники, кожу на руле и рычаге коробки передач. Расцветок кузова всего две: «слоновая кость» и «зеленая полынь». На мой взгляд, не так уж много, чтобы называться собственным именем, но хозяин – барин. Ведь у «Кампаньолы» был предшественник, при том что модель не выпускали 20 лет.

Российские перспективы машины пока неясны, хотя бездорожье у нас – как раз для профессионалов. Впрочем, для обычной трехдверной версии «Массива», которая должна появиться в начале следующего года по цене около 770 тыс. руб., доступны почти все опции «Кампаньолы». Кроме, пожалуй, хромированной таблички на кузове с индивидуальным порядковым номером автомобиля… **ЗР**



Подняться на высокий порог, протиснуться, согнувшись, между креслами и как-то умудриться закрыть за собой дверь… Да, забраться на второй ряд совсем не просто.



Задние кресла совершенно полноценные; жаль, стоят высоковато и голова находится выше верхней кромки стекла.

В КОМПАНИИ ПРЕДШЕСТВЕННИКОВ

В 1951-м правительство Италии объявило конкурс по программе AR-51 (аббревиатура расшифровывается так: Autoveicoli da Ricognizione – автомобиль для разведки). Из двух представленных проектов был выбран более дешевый «ФИАТ-Кампаньола» (campagnola – предназначенный для сельской местности). Машина очень походила на «Виллис», также имела жестко подключаемые передние колеса, однако отличалась независимой передней подвеской на пружинах. Доказательством высоких внедорожных способностей стал трансафриканский пробег от Кейптауна до Алжира. До 1973 года выпустили 39 086 автомобилей, а через год появилась семиместная «Кампаньола» второго поколения с несущим кузовом и полностью независимыми подвесками, которую в разных модификациях (сделали даже белый «папамобиль») выпускали до 1987 года.

На фото: первые «Кампаньолы» доставили на презентацию наследницы в грузовом отсеке вертолета CH-47 «Чинук».








Jeep
LIMITED
А079МН 199 RUS
Chrysler Russia
3.7L

Марафонец

Неделю, почти не разлучаясь, провели вместе «Джип-Чероки» и Петр Меньших. Фото: Георгий Садков.

Я — «Джип-Чероки». За неделю, о которой хочу рассказать, я так привык к разным трудностям, что теперь мне будет их не хватать. Дневник пишу задним числом. Память у меня отличная, от предков «виллисов» досталась, ей даже компьютеризация не помешала. Обид на журналистов, которые со мной неделю прожили, не держу, в воспоминаниях осталось все хорошее. Пусть не сердятся за клички, что я им придумал: Хозяин и Штатив.

22.09.08. ПОНЕДЕЛЬНИК. МОГУ И ЯХТЫ ТАСКАТЬ

В день знакомства так наработался на полигоне, что к вечеру даже позволил себе подъехать к «Макавто» и заказать самый большой гамбургер с колой. С высоты моего роста заказ делать особенно легко, а просторный салон с высокой крышей и отличным обзором располагает к неспешной трапезе.

Передали меня Хозяину на заправке с пробегом 710 километров и полупустым бензобаком. Сразу пошел доливать до полных 74,8 литра. Не удивляйтесь странному числу, это оно в Европе такое, а у меня на родине полный бак - 19 с половиной галлонов.

«Типичный американец» — такое заключение главного журнального эксперта на полигоне меня бы устроило, если правильно расставить акценты. Моя независимая передняя подвеска пришита к кузову так, чтобы лучше работала на неровностях. Дорожный просвет впереди 175 мм. Мало?



Ничего не поделаешь – могучий стальной лист защиты съел не меньше 30 мм. Коробка передач и бензобак тоже забронированы не на шутку. Зависимой задней подвеске и так ничего не страшно! Под редуктором заднего моста всегда честные 200 мм.

Хозяин и эксперт просидели в смотровой яме целый час и пришли к заключению, что у меня несущий кузов с ярко выраженным силовым каркасом. Ладно скроен, крепко сшит! Последнее мне особенно понравилось. Правда, фотограф (Штатив) только вспышкой блестел и японцев вспоминал: мол, снизу они делают все аккуратнее. Ему ли о японцах рассуждать, с ростом 2 метра и кроссовками 47 размера!..

Потом измеряли максималку, и опять я был «во всем американец». Набрал 180 км/ч, включил электронный ограничитель – и начал сбрасывать до 172 км/ч. Я и не знал про свои американские ограничения! У меня на родине никому в голову не придет ехать настолько быстро, а русские еще о раскачке на таких скоростях рассуждают. До сотни я разогнался за 12,1 секунды, как спокойный и комфортный автомобиль. Эксперт отметил и хорошую развесовку. Особую похвалу заслужила понижающая передача (2,72). С ней недостатка в тяге, сказал он, точно не будет.

1. **Сложен правильно, в гармонии с природой.**

2. **На отвесную гору я бы не забрался…**

3. **Для такого подъема нужны зубастые шины, все остальное у меня есть!**

4. **Закатом любуются не только люди.**

По дороге домой прослушал диктофонную запись с заключениями эксперта. Там двое вроде бы спорят. Один говорит: посмотри на массивную внешность – как раз под твою фигуру. Как смотрелся бы со стороны! Машина, может, и не рассчитана на агрессивную езду, но за асфальт цепко держится. Свое «я» раскрывает вне дорог. Уверен, что подвески любые ямы выдержат, а двигатель, коробка передач и пониженная в раздатке вытянут из канавы на подъем. Но, говорит другой, когда дело доходит до серьезного бездорожья, понимаешь, что нужны зубастые шины, дорожный просвет маловат. Да и просто жалко мордовать красивую машину. Если быстро едешь по волнам грунтовки, может начаться приступ морской болезни, а при торможении – нешуточная болтанка. Вроде как приспособлен к дорогам с посредственным покрытием больше, чем к шоссе. Вот только вероятнее, что бегать он будет по асфальту, а из житейских тягот – разве что катер таскать. В этом его кайф и его главное противоречие.

Выслушал о себе такое, подумал…. Я бы ему посоветовал все-таки катер за мной возить. Спокойно и уверенно. А не по «неусовершенствованным» обочинам с бешеной скоростью носиться.



5 6

23.09.08. ВТОРНИК. Я БЕГУ, БЕГУ, БЕГУ...

Встали рано: надо было проводить в шесть часов утра коллег из журнала в пробег до Лиссабона. По «зеленой волне» будто на серфе пронеслись, потом на кольцевую – и на трассу М4 ушли. Дальше едем уже спокойно. В салоне Высоцкий поет, в подстаканнике чай дымится, и спешить никуда не надо – красота! Могу так сутками колесить. Мой мотор 3,7 литра – сама уверенность. На отсутствие аппетита не жалуюсь: на первых 400 километрах – 15,3 литра на сотню. На следующем таком же отрезке – 12,8. Понимаю, неплохо бы сесть на диету, но в дальних пробегах на обгонах сила нужна.

5. Полный штиль не для виндсерферов

6. Нужен еще багажник на крыше?

24.09.08. СРЕДА. Я – МЕСТНАЯ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЬ

В Ейск прибыли заполночь. Из путешествия запомнилась меловая гора со множеством надписей. На самом верху: «Титова, я тебя люблю!» Автор, наверное, тоже вседорожник. А еще видели много фирменных заправок, и даже в Ейске сервис на них европейский.

Завтра здесь, на Долгой косе, стартует знаменитый «Должанский марафон», к которому Хозяин весь год готовился. А сегодня мы поспали до десяти и по окрестностям кататься поехали – привлекать внимание. Особенно приятно было мчаться по пес-



чаной укатанной дороге. В мелких городах асфальт тоже по моему вкусу.

25.09.08. ЧЕТВЕРГ. ПОЛНЫЙ ШТИЛЬ

Ветра не было, поэтому старт марафона виндсерферов отложили на завтра. Весь день занимались матчастью – выгружали ее из салона и складывали обратно. Штатив все мои сиденья перетряхнул – и так раскладывал, и этак. Даже при росте 178 сантиметров, как у Хозяина, в салоне можно лежать с комфортом на ровной площадке. Если перевернуть большую панель фальшпола, получается пластиковый поддон с 10-сантиметровым бортиком, куда можно складывать важную мелочь, образующуюся после разборки лодки и парусов, разные веревочки. К вечеру забрались в самое непроходимое место косы посмотреть на закат и отметить у костра рекорд экипажа, который отправился по маршруту Москва – Лиссабон: коллеги доехали за 43 часа. Я бы так быстро, пожалуй, не смог…

7. Я и Хозяин на заднем плане.

8. Четыре передачи использую на асфальте, а здесь могу все восемь!

9. На таком фоне я выглядел еще круче.

10. Чтобы подняться на такую гору, включаю 4WD-Low, а спускаюсь с электронным помощником HDC (hill descent control).

26–25.09.08. ВЫШЕ СКОРОСТЬ – ЖЕСТЧЕ ВОДА

Как часто бывает на косе, ветер разгулялся с ночи. Утром со словами «реально дует!» марафонцы помчались на старт. Два дня Хозяин соревновался с ними, а я и Штатив мотались по берегу в поисках динамичного кадра. В перерывах марафонцы выходили на сушу – подобрать соответствующие воде и ветру размеры паруса и лодку. Оказывается, и на воде все, что хорошо для скорости, плохо для комфорта, и наоборот.

26–27.09.08. Я ТЕПЕРЬ ТОЖЕ МАРАФОНЕЦ

Выехали домой около 11 часов, в Москву вернулись к пяти утра. На правом сиденье, ритмично аккомпанируя свисту ветра, дремал Штатив. Я прощаю ему все колкости в обмен на два десятка хороших фото для моего дневника. Будет что вспомнить. За неделю мы с Хозяином накатали 4000 километров по суше, а он еще и 200 миль по воде. Я ничуть не устал – выносливый ведь, как настоящий марафонец. Кто захочет взять меня в свою команду, пусть готовит 1 333 000 рублей. ЗР

Бесконечность вариаций

Популярность приходит и проходит. За каждый день на вершине надо платить постоянным совершенствованием. «Ауди-А6» это удается, в чем убедился Анатолий Фомин. Фото автора и «Ауди».



Эти автомобили у нас называют «бизнес-классом». Еще чуть больше, и владелец должен уступить руль наемному водителю. Так что среди четырехколесных создателей комфорта и удовольствия от управления им нет равных. В 2007 году «Ауди» продала 234 тысячи экземпляров А6, причем основная их часть – с 6- и 8-цилиндровыми двигателями.

МОТОРЫ И КОЛЕСА

Какой мотор должен быть под капотом седана бизнес-класса? На этот вопрос отвечает заказчик. Возможно все! На выбор десяток двигателей: от скромного 2-литрового дизеля или бензинового мотора до мощнейшего 5-литрового V10 с двумя турбокомпрессорами. Привод полный или только на передние колеса. Оборудование и отделка салона? Хороший консультант может рассказывать об этом часами…

Когда глаза разбегаются, надо схватить хоть что-нибудь. Вот, к примеру, явно экзотическая для нас комплектация «Ауди-А6» 2,0 TDIe. Последняя буква в индексе означает, что модель экономичная. Двухлитровый дизель не отличается рекордной мощностью – всего 100 кВт/136 л.с., но крутящий момент вполне солидный – 320 Н·м. У экономичной версии дорожный просвет уменьшен на 20 мм, что позволяет снизить аэродинамическое сопротивление. Для снижения массы и сопротивления движению привод только на передние колеса.

Коробка – 6-ступенчатая механика. Две верхние передачи сделаны «длиннее» (с меньшим передаточным числом), чем обычно. В результате при 90 км/ч на VI передаче у двигателя чуть более 1400 об/мин. Автомобиль может отключать генератор на разгоне и активно вырабатывать ток при торможении, еще больше снижая расход топлива. Разумеется, электропривод есть и у насоса гидроусилителя. Если занять правую полосу на автобане и придерживаться выбранной скорости, расход топлива «Ауди-А6 2,0 TDIe» очень быстро снизится до 3,6 л/100 км. В нормальном загородном цикле с разгонами до 120 км/ч получится 4,3 л/100 км. И все это на полуторатонном автомобиле с отличным комфортом, не дотягивающем лишь немного до 5-метровой длины и способном ехать быстрее 200 км/ч!

У 2-литрового дизеля есть чуть менее экономичный 170-сильный «близнец», который расходует в среднем на 0,4 л больше, но гораздо резвее. Кроме него есть еще дизельные «шестерки» 2,7 и 3,0 л – это уже для тех, кто ищет баланс между разумной экономией и отличной динамикой.

Впрочем, еще интереснее попробовать новый бензиновый мотор с приводным компрессором 3,0 TFSI. Показатели мощности и крутящего момента этого 3-литрового двигателя с непосредственным впрыском и наддувом соответствуют скорее 4-литровому мотору, при том что он весьма экономичен. Но это, конечно, по «их» циклу…

Обновленный «Ауди-А6», вид спереди: новые бамперы, фары со светодиодными элементами для дневной езды, трапециевидные противотуманки, более изящная радиаторная решетка, зеркала с блестящими горизонтальными ребрами… Но опознать его легко.

Если ехать «по-нашему», таких красивых цифр не получается, однако остается ощущение очень плавного разгона во всем диапазоне скоростей. Мощности с лихвой хватает, чтобы не замечать «тяжести» полноприводной трансмиссии и задавать темп в левом ряду автобана. Максимальная скорость значения не имеет: ограничение 250 км/ч действует для всех «ауди», кроме R8.

Машина с 3-литровым дизелем, по ощущениям, не уступает в динамике, но едет совсем по-другому. Дизельная «шестерка» 3,0 TDI Quattro с автоматической трансмиссией хотя и уступает бензиновому 50 л.с., однако более активно реагирует на педаль газа. Может показаться странным, но дизельный автомобиль субъективно воспринимается как более спортивный. Может, причиной иная развесовка? Однако, по фирменным данным, он лишь на 35 кг тяжелее. А объективно тот же маршрут преодолевается с расходом топлива на пару литров меньше.

Что-нибудь на самом деле особенное? На «Ауди-RS6» времени почти не осталось. Впрочем, здесь и так все понятно: 580 «наддутых» сил под капотом по ощущениям можно приравнять пример-

Новая форма фонарей и отсутствие хромированной планки – сзади автомобиль выглядит немного иначе, чем прежде.





Интерьер в спортивном стиле может сочетать строгий черный пластик, черную кожу и алькантару, с одной стороны, и блестящий алюминий – с другой. Для последнего – новая фактура поверхности Radial.



Шестая передача, 1450 об/мин, скорость 90 км/ч, расход топлива 3,6 л/100 км. Это далеко не рекордный показатель для «Ауди-А6 2,0 TDIe». Просто в Германии тяжело ехать медленнее.



Пуск двигателя кнопкой, электрический ручник, пульт управления системой MMI третьего поколения с новой навигационной системой, демонстрирующей трехмерные объекты, – современный набор.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A6			
	2,0 TDIe	3,0 TDI Quattro	3,2 TFSI Quattro	RS6
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4927/1855/1459			4928/1889/145[illegible]
база	2843			2846
колея спереди/сзади	1612/1618			1614/163[illegible]
Объем багажника, л	546			
Снаряженная масса, кг	1550	1760	1725	1985
Полная масса, кг	2130	2340	2305	2565
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	6,8	5,9	4,5
Макс. скорость, км/ч	208	250	250	250
Топливо/ запас топлива, л	ДТ/70	ДТ/80	А-95–98/80	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	5,3	7,1	9,4	13,9
Двигатель				
Тип	дизельный с турбонаддувом		бензиновый с непосредственным впрыском	
Расположение	спереди, продольно			
Конфигурация	P4	V6	V6	V10
Число клапанов	16	24	24	40
Рабочий объем, см³	1968	2967	2995	4991
Мощность, кВт/ л.с.	100/136	176/240	213/290	426/580
при об/мин	4000	4000–4400	4850–6800	6250–67[illegible]
Крутящий момент, Н·м	320	500	420	650
при об/мин	1750–2500	1500–3000	2500–4850	1500–6250
Трансмиссия				
Тип	передне-приводная	полноприводная		
Коробка передач	M6	A6	A6	A6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	двухрычажная			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	205/60R16	225/50R17	225/55R16	275/35R20

но к 700 «атмосферным», а внешняя скоростная характеристика мотора профилем напоминает самую большую в мире монолитную скалу в австралийском Айерс-Роке. Понятно, что 650 Н·м в диапазоне от 1500 до 6250 об/мин в особых комментариях не нуждаются. По первому требованию водителя они способны крепко поджарить все четыре 20-дюймовых колеса 35-процентного профиля и 275-миллиметровой ширины. Сцепление хорошо разогретых колес с дорогой настолько велико, что даже самые смелые виражи кажутся легкой разминкой. Чтобы вместить такие «катки», у RS6 расширены передние и задние крылья. На тестовой машине еще и керамические тормоза, но, чтобы попробовать их в настоящем деле, нужна гоночная трасса. Честно говоря, сложно даже представить, где эта

ПОЧЕМУ МЕХАНИЧЕСКИЙ?

Слишком горячее сердце иногда вызывает проблемы совсем в другом месте. Турбокомпрессор эффективнее приводного нагнетателя – он использует энергию выхлопных газов, которая все равно будет потеряна в выпускной системе. Почему же конструкторы «Ауди» предпочли иное решение? Тут явно не обошлось без компромисса. Новый мотор должен занять место также и под капотом будущего представительского «Ауди-А8» с полностью алюминиевым кузовом. Так вот, двигатель с двумя турбокомпрессорами слишком горяч для его моторного отсека – улитки турбин, раскаляющиеся до 1000°C, располагаются на минимальном расстоянии от алюминиевых силовых элементов. Приводной нагнетатель лежит в развале цилиндров и греется гораздо меньше, потому инженеры решили остановиться на нем, тем более что надо оставить достаточную «ступень» по мощности для 8-цилиндрового безнаддувного агрегата.



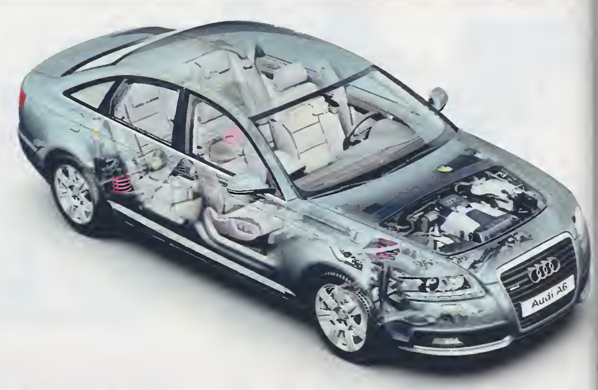


Скромный вариант «Ауди-А6 2,0 TDIe»: привод только на передние колеса и масса инноваций для экономии топлива. В стандартном загородном цикле расход составляет 4,3 л/100 км.

В обновленном «Ауди-А6» радикальных изменений не произошло. Продольное расположение двигателя и фирменный полный привод «кваттро» по-прежнему определяют характеристики машины.

Фонари со светодиодами для стоп-сигналов и габаритных огней – их время реакции в 20–30 раз меньше, чем у ламп накаливания. Наработка на отказ – 10 000 часов, так что менять не придется.





Обновленный Audi A6 – это два типа кузова, десять видов двигателей, возможность полного привода и набор суперсовременной электроники. Чтобы во всем разобраться, потребуется не один день!

машина может проявить всю свою мощь. На таком фоне немецкая цена от 105 тысяч евро не удивляет.

ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

Противоположные варианты комплектации отличаются столь сильно, что превращают «Ауди-А6» в разные автомобили. Ровно так же отличается и отделка салона – от строгого контраста полированного алюминия, черной кожи и алькантары до теплого сочетания березового капа и бежевой кожи. Обширен и выбор сидений: от простых до интегральных спортивных типа S с возможностью обшивки материалами разного вида по выбору заказчика.

Отдельная строка – новая электроника системы MMI третьего поколения с разъемами для SD-карт, USB 2.0, Bluetooth и даже цифровым DAB-приемником. В системе использован процессор с тактовой частотой 800 Гц и жесткий диск емкостью 40 Гб, часть объема которого отдана под нужды навигационной системы. Помимо этого сигнальный процессор с тактовой частотой 500 МГц отвечает за воспроизведение звука в формате 5.1 и декодирование DVD-фильмов. Улучшенные графические возможности, которыми система обязана видеокарте Nvidia, позволили добавить изображения домов. Для особо заметных зданий предусмотрены даже текстуры! Так что обновленный «Ауди А6» будет своим даже для компьютерного фанатика.

Мне же больше понравился не сам автомобиль, а бесконечность возможностей выбора… **ЗР**

Infiniti FX45

4,5 л, 328 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Premium, 2 198 000 руб.

По закону альбиносов, или Приятные исключения

Купе должно быть трехдверным! У автомобиля со спортивными задатками – минимальный дорожный просвет! Высокий автомобиль не может управляться по-легковому! Эти, казалось бы, аксиомы все чаще оспариваются. Доводы «Инфинити» и БМВ выслушал Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.

Все подчиняется строгим правилам. Но всегда есть исключения. Возьмем животный мир: рождается пятеро малышей, похожих как две капли воды, а шестым появляется альбинос. То же в грамматике – все разложено по полочкам, но обязательно наткнешься на оговорку. В нашем тесте сошлись яркие машины, вполне заслуживающие того, чтобы считаться исключениями из правил автомобильного мира.

БМВ-Х6 баварцы окрестили Sports Activity Coupe – в дословном переводе «купе для спортивного и активного образа жизни». По росту вседорожник, обводами напоминает элегантный спортивный автомобиль. В делении кузовов по типам теперь появились пробелы. Впрочем, почему теперь? Взгляните на визави «немца»: у «Инфинити-FX45» схожие формы и размеры, мощный двигатель, полный привод. Идеология, бесспорно, одинаковая, а вот как ее смогли



реализовать конструкторы разных континентов?

СТЕКЛЯННЫЙ, ОЛОВЯННЫЙ, ДЕРЕВЯННЫЙ

В давние времена учитель русского языка подходил к окну и последовательно показывал на стекло, ручку, раму. Так ученики лучше запоминали прилагательные, не подчиняющиеся правилу. Я, устроившись за рулем «Инфинити», трогал то добротный пластик, то отделку из палисандрового дерева, то накладки из алюминия, пока не наткнулся на инородное тело. Не ожидал увидеть в богатом салоне жесткие пластиковые панели – козырек приборов и центральную консоль будто переставили из другого автомобиля, ценой на порядок меньше.

Спортивные гены купе буквально давят. Причем настолько, что за рулем тесновато даже не очень-то упитанному водителю. Правая нога встречается то с кожухом рулевой колонки, то с широ-

кой консолью. Вдобавок последняя прижала к сиденью замок ремня безопасности, из-за чего кронштейн ремня пришлось удлинить. Из-за него испытываешь чувство локтя – в прямом смысле.

Любопытное решение: штурвал ездит вверх-вниз вместе с приборами. Боюсь, не всем такая забава будет по душе. Я, например, быстро нашел с конструкцией общий язык, а высокий коллега жаловался, что обод руля перекрывает часть спидометра и тахометра. Несмотря на богатый набор регулировок, принять удобную позу удается не сразу. Даже человек среднего роста чувствует лопатками, где заканчивается короткая спинка сиденья.

Пора трогаться – селектор в положение… интересно, попал ли в «драйв»? Слепые красные точечки рядом с рычагом впору разглядывать под лупой.

Хромированные молдинги по периметру окон и рейлинги на крыше – особенность самых дорогих и мощных модификаций FX.



Infiniti FX45

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в 2003 году, через три года претерпела рестайлинг. Вседорожники FX, как и другие модели «Инфинити», везли в Россию «серые» дилеры, а с конца 2006-го стали продавать у нас официально.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 3,5 (280 л.с.) и 4,5 л (328 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Elegance, Premium

ЦЕНА:
1 857 580–2 198 180 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Хорошая динамика, неплохая управляемость, удобное управление бортовыми системами.

– Неудобный вход и выход, скромный багажник, плохая обзорность.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Один из законодателей моды среди спортивных вседорожников хорош, но, чтобы стать лидером, нужно прибавить. Ждем новый FX50.



Управлять бортовыми системами в «Инфинити» проще, чем в БМВ. Наиболее частые операции заведены на кнопки, потому и меню не столь «многоэтажное».



В комплектации «Премиум» задние пассажиры могут смотреть DVD-фильмы на 7-дюймовом экране, опускающемся с потолка.



К счастью, нашел дублирующую индикацию на приборном щитке. Хорошо сижу, далеко гляжу… но только вперед! За высокими «подоконниками» легко скроется коварный столбик или открытый колодец, – маневрируя на парковке, впору выглядывать из окна. Да и сдавать назад по-легковому, глядя в маленькое окошечко пятой двери, небезопасно, надежнее полагаться на зеркала и видеокамеру (она, кстати, есть даже в минимальной комплектации). «Такие автомобили делают, чтобы ездить вперед, а не крутиться на одном месте», – перебил коллега, когда я жаловался на обзорность «Инфинити».

Вырвавшись на простор, и правда забываешь о недостатках FX45. Мощная «восьмерка» срывает с места двухтонную махину, будто пушинку. Летишь, не замечая, как отщелкивает передачи ав-

Скошенная крыша скрадывает место на втором ряду и в багажном отделении.

BMW X6

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новинку баварской фирмы позиционируют как купе для спортивного и активного образа жизни (Sports Activity Coupe). Машины изготавливают под клиента, поэтому близнецов найти непросто.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 3,0 (306 л.с.) и 4,4 л (407 л.с.), дизельные 3,0 л (235 и 286 л.с.). В Россию машины с 286-сильным дизелем не поставляют.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
2 516 400–3 254 700 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Прекрасные характеристики двигателя и коробки передач, отменная управляемость, удобная посадка водителя, безупречные материалы и сборка.

– Неудобный вход и выход, низкий потолок на задних сиденьях, отсутствует запаска, плохая обзорность, высокая цена.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,4** полная оценка по категориям в конце статьи

Новое исключение из правил, которое трудно не запомнить.

Одна из деталей, приковывающих внимание, – селектор автоматической коробки. Рядом джойстик системы iDrive, с помощью которой управляют различными устройствами.

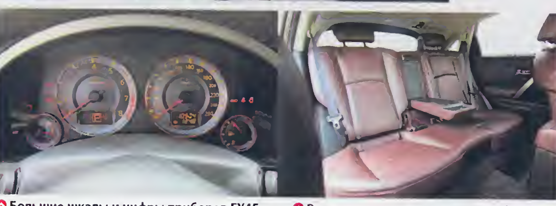


Раздельный климат-контроль для всех пассажиров, подогрев передних и задних сидений – за микроклимат в салоне БМВ получает высший балл.





Дизайнерскими находками салон «Инфинити» небогат. Мрачноватый интерьер разбавляют металлические вставки и кожаные сиденья шоколадного оттенка.



Большие шкалы и цифры приборов FX45 не заставляют водителя надевать очки, а вот оформлением не блещут. Взгляд притягивают лишь серебристые ободки и приятная подсветка.

В идеале на заднем сиденье «Инфинити» лучше ездить вдвоем. Третьему будет не столько тесно, сколько неудобно из-за высокого трансмиссионного тоннеля и небезопасно без подголовника.

Приборы один в другом – отличительная особенность БМВ. Остальная информация появляется на центральном дисплее.

Третий – лишний. Заднее сиденье в X6 предназначено для двоих, желательно не выше среднего роста: потолок низкий.





Интерьер БМВ-X6 взял от «Икс-пятого». Тот же дизайн, дорогая кожа и пластик, накладки из алюминия и декоративные вставки «узорчатый ясень». К ясеню вопросов нет.

томат. Внутри царят уверенность и спокойствие, чему способствуют солидные габариты и цепкие тормоза. «Инфинити» надежно стоит на дороге, а информативное рулевое управление и хорошо настроенные подвески точно исполняют желания водителя. В поворотах огромные и широкие шины крепко впиваются в асфальт, а когда их сцепные силы истощаются, машина начинает плавно соскальзывать с траектории всеми четырьмя колесами. Причем электроника не вмешивается, если водитель вовремя вернул авто на путь истинный. Но если надо, действует четко. Правда, за такое прилежное поведение приходится заплатить небольшой оброк. На посредственном покрытии с ямками и волнами в салоне потряхивает, а руль гуляет в руках, как живой.

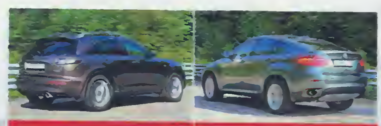
И все-таки от общения с «Инфинити» получаешь добрую порцию удовольствия. Интересно, а больше можно? Пересаживаюсь в БМВ…

ПИШЕТСЯ БОЛЬШИМИ БУКВАМИ

Несмотря на строгий дизайн, салон X6 кажется уютнее. Пожалуй, такое ощущение навевает двухцветное исполнение с гармоничными вкраплениями металла и дерева. Здесь ничего не жмет и не трет. Например, даже в нижней части центральной консоли мягкие вставки, чтобы в поворотах не набило синяк на ноге. Места за рулем в БМВ больше, а кресло очень удобное. Подушка коротковата? Надавите рычажок, и центральная вставка выдвинется настолько, что даже ноги баскетболиста не согнутся в коленях. Лопатки висят в воздухе? Так ведь можно отдельно отрегулировать верхнюю часть спинки. И уж совсем не ожидаешь, перебирая, как на баяне, многочисленные кнопочки, что и боковая поддержка готова подстроиться под фигуру. Причем кресло сжимает в объятиях не как слесарные тиски, а скорее как верная подруга.

С интересным нововведением баварцев – оригинальным селектором коробки передач познакомился еще на презентации X5 второго поколения (ЗР, 2007, № 2). Забавно, красиво, но непривычно. На сей раз довольно долго сживался с нестандартной схемой переключения, то и дело поглядывая на хитро изогнутый рычаг, но, когда освоился, пришел к выводу: удобно-таки. К маневрам в узких проездах придется приноравливаться еще дольше. Линия остекления тут ниже, чем в «Инфинити», но за бортом все равно многое проплывает незамеченным. А каков обзор назад?

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



Общие данные	INFINITI FX45	BMW X6
Размеры, мм:		
длина/ ширина/ высота	4820/1925/1670	4877/1983/1699
база	2850	2933
колея спереди/ сзади	1590/1640	1644/1706
Объем багажника, л	531/1207	570/1450
Радиус поворота, м	5,9	6,4
Масса снаряженная/полная, кг	2195/н.д.	2145/2670
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,8	6,7
Максимальная скорость, км/ч	228	240
Топливо/запас топлива, л	A95/90	A95/85
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	11,4/19,9/14,5	9,5/16,6/12,1
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация /число клапанов	V8/32	V6/24
Рабочий объем, см^3	4494	2979
Степень сжатия	10,5	10,2
Мощность, кВт/л.с.	241/328 при 6000 об/мин	225/306 при 5800–6250 об/мин
Крутящий момент, Н·м	447 при 4000 об/мин	400 при 1300–5000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A5	A6
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/3.х.	3,83/2,37/1,53/1,00/0,83/–/2,61	4,17/2,34/1,52/1,14/ 0,87/0,69/3,40
Главная передача	3,69	3,91
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	на двойных поперечных рычагах
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	265/50R20	спереди 255/50R19, сзади 285/45R19

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	2095	2252
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1112 (53)	1141 (51)
заднюю	983 (47)	1111 (49)
Дорожный просвет, мм	190	215
Динамические качества		
Разгон, с	0,9c; 2,3c; 3,9c; 5,9c; 8,3c; 11,7c; 15,7c; 21,9c; 31,2c; 46,0c; 78,3c; max 221,0 км/ч; Погрешность спидометра 9,3%	0,9c; 1,9c; 3,3c; 5,0c; 7,1c; 9,9c; 13,6c; 18,2c; 24,1c; 33,6c; 52,1c; max 230,8 км/ч; Погрешность спидометра 3,3%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	4,3	3,8
80–120 км/ч (V)	5,6	5,0
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1382	1531
50 –0 км/ч	577	589
Торможение со 100 км/ч:		
Тормозной путь, м	40,0	39,0
Замедление, м/с^2	9,6	9,9

В БМВ можете не напрягаться, потом что… вообще ничего не видно! Что ж методика уже освоена – пользуюсь зер калами (они, пожалуй, даже удобнее чем в FX) и, увы, графическим парктро ником вместо камеры заднего вида.

Поразительно! X6 разгоняется бы стрее, и максималка выше, хотя под ка потом на два цилиндра и пару десятков «лошадей» меньше, а снаряженная мас са автомобилей почти одинаковая. Оч видно, секрет резвости в отлично подо бранных передаточных числах короб ки передач. Хорош автомат на «Инфини ти»! Но только до той поры, пока не по пробуешь новое «шестизарядное ору жие» БМВ. Иногда создается впечатле ние, что переключений вообще не про исходит, настолько они мягки и своевре менны. Трансмиссия не просто понима ет водителя с полуслова, а предугадыва ет его действия.

Охи и ахи плавно переходят из одной области в другую – теперь упи ваюсь мастерски отточенной управляе мостью. Признаюсь, даже забыл на вре мя, что сижу в автомобиле с дорожным просветом более 200 мм – при неплохой плавности хода X6 меняет направление без лишних раздумий и с минимальны ми кренами. В поворот, где я вынуж ден был на «Инфинити» корректировать траекторию, БМВ вписывается, прости те за банальность, как скоростной по езд. Чувствуешь только боковое ускоре

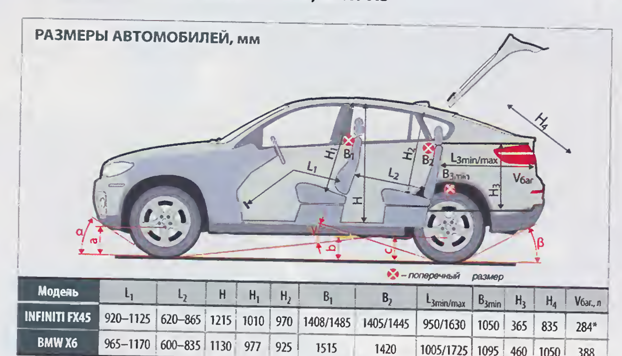


У FX45 немаленький с виду багажник, но высокий пол и далекая от идеальной форма не позволят вместить много поклажи.

Багажник X6 более вместительный, а под полом вместо запаски – дополнительная ниша объемом 92 л (замеры «За рулем»).



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	Vбаг., л
INFINITI FX45	920–1125	620–865	1215	1010	970	1408/1485	1405/1445	950/1630	1050	365	835	284*
BMW X6	965–1170	600–835	1130	977	925	1515	1420	1005/1725	1095	460	1050	388

** Спинка заднего сиденья в среднем положении.*

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	INFINITI FX45	BMW X6
Просвет, мм		
a	195	220
в	190	225
c	205	215
Угол, градусы		
α	30	23
β	30	24
γ	15	17

ние, а дальше машину как будто слеп
закручивает вокруг вертикальной ос
некая сила. Пробую прибавить. И внов
все происходит без моего участия, лиш
краем глаза успеваю выхватить мигнув
шую на приборном щитке лампочку
сработала система стабилизации.

Если X6 способен на такое в обыч
ном режиме, что от него ждать, вклю
чив «спорт»? Но после пережитого ис
пытываешь небольшое разочарование
существенно ничего не меняется. Пока
залось, что рулевое и подвеска стали чу
точку собраннее, двигатель активнее от
зывается на педаль акселератора. Пожа
луй, эта кнопка оказывает скорее психо
логическое, нежели физическое воздей
ствие.

* * *

Уже немолодому «Инфинити» (со
жалеем, что к тесту не подоспела новая
модификация – FX50, продажи которой
начнутся к концу года) тяжело тягаться
с новорожденным БМВ. Но отдам ему
должное – даже на фоне столь сильно
го конкурента FX45 выглядит достойно.
Для «японца» это не поражение, а ско
рее необидный проигрыш, ведь немец
кая фирма действительно подняла план
ку очень высоко. Интересно, кто еще со
ставит конкуренцию X6, будет ли вооб
ще развиваться класс высоких полно
приводных купе? И по чьим правилам в
нем предстоит играть? **ЗР**

ПО МАШИНАМ!

В высокий автомобиль залезать непросто. В представленных машинах задача осложняется тем, что дверной проем невелик. Чтобы попасть на водительское место, даже человеку среднего роста приходится пригибать голову и одновременно выполнять почти что шпагат, приподнимаясь на левой ноге, а правую перенося в салон. Пол в БМВ чуть выше, чем в «Инфинити», да и порог шире, поэтому хорошая мышечная растяжка водителю X6 не помешает, иначе он испачкает брюки. В FX подстерегает другая опасность – далеко выпирающий край панели приборов, о который нетрудно приложиться коленом. Немного обезопасить себя от синяков и шишек поможет сиденье, отъезжающее назад при выключении зажигания (эту функцию можно отключить).

Что касается второго ряда, проще садиться в «Инфинити»: и проем выше, и порог уже. А покидать «галерку» сложнее, особенно обладателям большой обуви – в ногах мешается выштамповка кузова.



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
INFINITI FX45	8	8	7	7	8	7	8	9	8	8	8	9	9	8	8	8,0
BMW X6	10	9	7	8	7	8	9	9	9	8	8	10	9	8	7	8,4

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Максим Сачков: «Еще до того, как эксперты расставили баллы, стало очевидно преимущество БМВ. Фирме удалось сделать автомобиль, у которого почти нет недостатков».

Имя как должность

Продукция Волжского автозавода по-прежнему популярна, однако серийные комплектации устраивают уже не всех. В компании «Супер-Авто», которая занимается доработкой и созданием новых модификаций «Лады», побывал Вадим Никишев.

Знатокам отечественной техники представлять эту фирму нет необходимости: она известна удлиненной версией «десятки», получившей индекс «108» и собственное имя «Премьер». От типовой машины она отличалась прежде всего увеличенной на 175 мм базой, что обеспечивало комфорт расположившимся сзади пассажирам. Другое заметное отличие – более мощный и, что важнее, тяговитый 16-клапанный мотор объемом 1,8 л. Стоит отметить, что многие руководители АВТОВАЗа использовали в качестве служебной машины именно «Премьер».

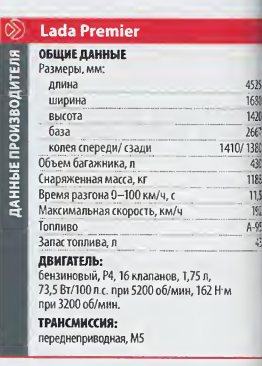
В период смены модельного ряда, когда «Приора» вытеснила «десятку» с конвейера, в «Супер-Авто» сосредоточились на производстве двигателей, которыми уже сейчас можно оснастить обычные (со стандартной базой) седаны.

С силового агрегата, пожалуй, и начнем знакомство с новым «Премьером». Первые 1,8-литровые экземпляры строились на основе 1,5-литрового блока и при заявленной мощности 98 л.с. реально выдавали на 3–4 «лошади» больше. В новой версии объем мотора несколько уменьшили – до 1,75 л. Зато благодаря новой шатунно-поршневой группе удалось снизить потери на трение и увеличить отдачу без уменьшения ресурса, который официально заявлен на уровне 100–110 тыс. км пробега.



На заказ салон отделают под дерево.





Lada Premier

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4525
ширина	1680
высота	1420
база	266[illegible]
колея спереди/ сзади	1410/ 138[illegible]
Объем багажника, л	43[illegible]
Снаряженная масса, кг	118[illegible]
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	19[illegible]
Топливо	А-9[illegible]
Запас топлива, л	[illegible]

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,75 л, 73,5 Вт/100 л.с. при 5200 об/мин, 162 Н·м при 3200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5

За блоком управления стеклами – оригинальная мультиплексная проводка.



К сожалению, стойка на задней двери перекочевала с «Премьера» предыдущего поколения. Но иным способом затраты не минимизировать.

Впрочем, слабое звено в силовом агрегате не двигатель, а трансмиссия. Если проблему со сцеплением решить относительно просто – в стандарте устанавливается немецкое, марки LuK, то предел возможностей коробки давно выбран. Она попросту не в состоянии передать большой крутящий момент, поэтому конструкторы «Супер-Авто» остановились на 162 Н·м. Причем львиная доля его доступна в широком диапазоне оборотов.

Как и предыдущий, новый «Премьер» отличается от базовой модели длиной – плюс 175 мм. В увеличенных задних дверях разместились дополнительные секции окошек. Такое решение не назовешь дизайнерской находкой, но переход на новую конструкцию – цельное опускное стекло– неизбежно увеличил бы стоимость автомобиля.

Пока «Премьер», по сути, остается «Приорой» – чуть более мощной, комфортной и тщательнее собранной. В активе более богатая комплектация с оригинальными сиденьями, улучшенной шумоизоляцией, ABS и гидроусилителем рулевого управления. Это, кстати, привилегия и доведенных в «Супер-Авто» машин со стандартной базой. Но в перспективе, когда на «Премьере» появятся более современная ABS с распределением тормозных сил, контроль курсовой устойчивости и, главное, новый силовой агрегат, – автомобиль получит шанс занять свою, особую нишу. **ЗР**

Концепция нового «Премьера» не изменилась: это удлиненный серийный седан в расширенной комплектации.

МОТОР НА ВЫРОСТ

Исчерпав возможности вазовских агрегатов, «Супер-Авто» планирует открыть собственный моторный цех. Предполагается, что новые двигатели с алюминиевым блоком будут иметь рабочий объем от 1,8 до 2,2 л, оригинальную головку цилиндров, непосредственный впрыск… На уровне современных иностранных моторов! Такие двигатели в форсированном варианте подойдут для спортивных модификаций. Но, к примеру, нынешний объем выпуска автомобилей «Супер-Авто» составляет около 2,5 тысячи в год (из них большая часть – «приоры» с двигателем 1,8 л, «премьеров» же выпустят около двух сотен). А линия по сборке новых моторов окупится при выпуске 5–10 тысяч в год. Значит, им найдется место и под капотом «Калины» и даже других марок.

Логично появление новой коробки передач. Для ее разработки привлекут специалистов – идеи, не нашедшие применения в условиях массового производства, можно осуществить силами смежной фирмы.

Единственное, что омрачает перспективу, – уже заключенное АВТОВАЗом соглашение о производстве двигателей «Рено».





Команда 430

«Скудерия» – самая мощная из 430-х «Феррари». С формулой 1 в обличье легкового автомобиля познакомился Кристоф Конгрега. Фото: Бруно Пико.





Говорят, что гонщики перед стар
том много не едят. Чтобы не
мутило в виражах. Кто-то вооб
ничего не ест, а пьет только ко
или колу. И как ни аппетитен был
терброд с пармской ветчиной, я реш
приберечь его до завершения знаком
ства с «гоночной командой». Ведь имен
но так переводится с итальянского сл
во «Скудерия», появившееся в назв
нии «Феррари-430», который и сам
себе очень шустрый спорткар, разгоня
ющийся до сотни за 4,1 с. Справедли
вости ради замечу, что до того, как а
томобиль и автогонки вошли в наш
жизнь, скудерией итальянцы называл
конюшню или конный завод. Слово эт
пришлось по душе и владельцам стал
ных жеребцов.

«Команда» на черных матовых дис-
ках въезжает на пит-лейн кольца «Фер
рари» во Фьорано. Стены некоторое вре-
мя сотрясает дрожь, через десятую дол
секунды голос 510-сильной «восьмерки

Чтобы «Скудерию» не спутать с обычной 430-й, придется раскошелиться на серебристые полоски за 6578 евро.

При отключенной электронике управление «Скудерией» требует специальной подготовки.

Ferrari F430 Scuderia – формула 1 на каждый день за 210 000 евро (в Европе).



стихает. Внешне отличия от классической 430-й практически нет, разве что шильдик на корме. Но по техническому содержанию «F430 Скудерия» стала ближе болидам Кими Райкконена и Фелипе Массы.

Подумать только: для переключения передачи коробке «Скудерии» хватает всего 60 мс (против 150 мс у обычной 430-й). 1,5 g – таково поперечное ускорение, которое обрушится на водителя в скоростных виражах. А ведь даже очень хорошие спорткары едва показывают 1,2 g! Нет, не зря я решил повременить со своей «пармой».

В сравнении с простой 430-й «Команда» стала легче на 100 кг за счет широкого применения углепластика, ее мотор прибавил 20 лошадок. По удельной мощности 0,35 л.с./кг она не только превосходит серийные машины, но и стремится к спортбайкам.

И вот я в машине. Вместо сидений – два удобных карбоновых ковша, как у раллистов или кольцевиков. Обитый замшей руль, приборная панель с пятью светодиодами. Они загораются через каждые 500 оборотов, начиная с 6500 об/мин, пока стрелка тахометра не упрется в предельные 8500, ограниченные электроникой. В нижней части правой спицы руля – красный селектор. С его помощью я могу отключить систему стабилизации или, наоборот, доверить электронике контроль за поведением машины на трассе.

Чтобы по-настоящему оценить гоночные достоинства автомобиля, выбираю положение Race – гонка. На низких оборотах ты только догадываешься о мощи мотора, выдающего 118 л.с. с литра рабочего объема. А почувствуешь ее, когда лавина крутящего момента обрушится на тебя по достижении 3000 об/мин и придавит к спинке сиденья. Тогда же утопленный до упора акселератор откроет заслонки в глушителе.

Ferrari F430 Scuderia

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4510
ширина	1925
высота	1200
база	2600
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1450
Объем багажника, л	250
Максимальная скорость, км/ч	320
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,6
Время разгона 0–200 км/ч, с	11,6
Топливо	А-98
Запас топлива, л	95
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	15,7

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый V8, 4308 см^3, 375 кВт/510 л.с. при 8500 об/мин, 470 Н·м при 5250 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, А6

ШИНЫ:
спереди – 225/35 R19, сзади – 285/35 R19



Теперь выхлопные газы не путаются в лабиринтах, а вырываются на волю беспрепятственно. Звуковой регистр меняется кардинально: в «голосе» появляется металл, а громкость возрастает вдвое.

Коробка работает молниеносно. Казалось, еще не успел отпустить правый подрулевой лепесток, как включилась вторая передача. Мне ни разу не приходилось иметь дело со столь быстрой роботизированной коробкой!

Связка поворотов. Вот где можно проверить боковую перегрузку в полтора g и работу новой системы стабилизации «F1-Трак». В зависимости от скорости движения и угла поворота руля она ограничивает передаваемый на ведущие колеса максимально возможный крутящий момент, чтобы не сорвать машину в неуправляемый занос. На вираже 19-дюймовые покрышки «Пирелли Р-Зеро Корса» буквально вгрызаются в асфальт, а мои ребра уже трещат, упершись в боковину «ковша». Пусть мне потребуется медпомощь, все равно я давлю на акселератор, чтобы подкинуть работу системе «F1-Трак». В какой-то момент, когда, казалось, карбоновая скорлупа «ковша» была готова лопнуть под давлением моего бедного тела и резина угрожающе засвистела, «Скудерия» отказалась разгоняться: система стабилизации осадила сотню-другую самых горячих лошадей. Но едва радиус поворота увеличился, все 510 лошадок снова включились в работу.

Понимаю, как загрустила «Команда», когда вместо трека ей предложили прокатиться по узким извилистым дорожкам округи. Что ж, включаю автоматический режим коробки и перевожу регулятор жесткости амортизаторов в положение «софт» – мягкий.

«Скудерия» меняется на глазах: теперь она сама кротость. Куда исчезли агрессия и желание выбить наездника из седла? Алгоритм переключения предупредительно адаптируется к спокойной манере езды, в поведении заметна некая вальяжность. Вот и желание придавить газ утихло. Поймал себя на мысли, что и на обычной дороге я получаю удовольствие от езды на «Скудерии», наслаждаясь приглушенным звуком мотора, отличной коробкой и тактичной электроникой.

Нет, определенно – в спокойной езде свои плюсы. Например, ты видишь, как бабули в маленьких итальянских городках поднимают большой палец вверх, провожая взглядом твою «гоночную команду 430». Конечно, мы же в Италии, которая никогда себе не изменяла в своей любви к красивым автомобилям... и пармской ветчине. Кстати, настало время и мне подкрепиться! ЗР



На трассе F430 Scuderia – словно отточенный клинок. Главное – не порезаться!

Углепластиковые спортивные ковши – серийное оснащение. За пятиточечные ремни доплата 2380 евро.

Даже зеркала заднего вида из углепластика. Это и стильно, и спортивно, и снижает массу автомобиля.

Саксофон – круглосуточно

«Возвращаюсь домой с работы, забегаю в магазинчик – хлеб, молоко, всякая семейная ерунда. Небольшая очередь. Следом за мной походкой хозяина жизни является существо мужского пола…» Рассказывает Галина Кошкина (Красноярск).





Существо – хорошо бритое в районе верхнего этажа, лыжные непромокаемые треники снизу, майка-футболка посередине, двухдневный перегар – вокруг. Рулит мимо всех к прилавку и требует бутербродик.

Пьяный кураж не позволяет подождать. Мол, я тут раньше всех стоял и, вообще, депутат… И мат-мат-мат. В очереди одни мадамы да пенсионеры. И девочка-продавщица (от греха подальше) дает существу бутербродик…

Выходим почти одновременно. Существо нетвердо следует в глубину двора, где стоит серебристый «Фольксваген». И усаживается… за руль!

Я панически боюсь пьяных на дороге, видела многое и не на словах знаю, чем это может закончиться. И, топая к дверям квартиры, стараюсь затвердить номер: «Н214ВО, регион такой-то… наташа-два-один-четыре-володя-ольга…»

Бросив сумку у дверей, даже рук не помыв, несусь к телефону и набираю 002. Звоню в экстренную дорожную службу – прекрасно знаю, что прочие спецслужбы все равно переключат меня именно туда. А времени в обрез: мне же срочно нужно сообщить, что по микрорайону Взлетка следует автомобиль «Фольксваген» серебристого цвета, госномер «наташа-два-один-четыре-володя-ольга» с сильно нетрезвым существом за рулем. Это было в 21.20…

Приятный женский голос с интонациями автоответчика щебечет: «Здравствуйте, вы обратились в службу 002». Гудки. Гудки. Длинные и бесперспективные. А «Фольксваген» серебристого цвета, госномер «наташа и все такое прочее» несется по улицам миллионного города, ведомый пьяным и куражливым водителем… Гудки, гудки, гудки. Ага, уже мужской голос: «Оставайтесь, пожалуйста, на линии!» – и опять гудки. Длинные и бесперспективные. Но я слишком боюсь пьяных за рулем, и я живу в этом городе… Здесь бегает по улице моя девятилетняя крестная дочь, катается на велосипеде моя младшенькая девочка, ходят мои друзья и знакомые, ездят автомобили – новенькие и не очень, а за рулем – люди, которые устали и хотят домой, поужинать, отдохнуть, посмотреть кино…

Гудки, гудки, гудки. «Оставайтесь, пожалуйста, на линии!» – я остаюсь. Дети растеряны, муж недово-

лен: «Ты хоть куртку сними! И вообще, мы тебя целый день не видели – поговорить-то хоть можно?».

Можно-можно, сейчас… Гудки. 21.30… «Оставайтесь, пожалуйста, на линии». Три секунды – саксофон Фаусто Папетти и опять гудки. Может, я чего-то не понимаю? Может, у них неполадки на линии? Может, я просто дура?!

Да, похоже на то… 21.38. «Оставайтесь, пожалуйста, на линии…» Всё зря. Возможно, он уже поставил свой несчастный серебристый «Фольксваген» на стоянку и пьет теперь пиво в безопасной для горожан обстановке. Либо уже поздно… А если – нет? Если человек, идущий сейчас по пешеходному переходу на свой зеленый свет, еще имеет шанс остаться живым и здоровым? Если девочка-ученица, осторожно крутящая руль новенькой машинки на почти пустых городских улицах – для опыта, для привычки, – еще сможет избежать ДТП?

21.42. «Оставайтесь, пожалуйста, на линии!» И Фаусто Папетти со своим меланхолическим саксофоном… Сняла курточку. Поговорила с семьей. Я уже все давно поняла… Но упрямо набираю 002 и слушаю Фаусто Папетти с его саксофоном. Уж полночь близится, и фрагменты все длиннее, потом бархатный мужской голос: «Оставайтесь, пожалуйста, на линии!» – и я кладу трубку. Чтобы через 20 минут вновь набрать 002.

Да, я – баран. То есть овца. Но я просто хочу понять: они когда-нибудь берут трубку? Кто-нибудь отвечает на звонки в «оперативной службе», содержание которой обходится бюджету в немаленькую сумму, включающую и мои деньги – в виде налогов? А серебристый автомобиль с нетрезвым водилой рулит по городу, где живу я, мои дети, мои друзья…

…«Оставайтесь, пожалуйста, на линии!» Это уже 00.55. Может, и впрямь технические неполадки? Или я вообще не туда звоню? Набираю 02 – мне отвечают! «Пожалуйста, подскажите номер дежурного городской ГИБДД!» 27–39–28. Звоню – занято, занято, занято. Еще раз 002. Женский голос автоответчика, и опять он, Фаусто Папетти. Вновь – дежурному ГИБДД города. Занято. 01.26. Дежурный ГИБДД - не отвечает. 002 – «Вы обратились… Оставайтесь на линии». Фаусто Папетти…

01.36. Звоню дежурному МЧС. Отвечают со второго гудка. «Скажите, пожалуйста, 002 – круглосуточный телефон?» – «Да». – «Они не отвечают с девяти часов вечера!» – «Они нам дают только этот телефон. Извините…»

01.54. Зачем я звоню? Я просто хочу знать: они когда-нибудь возьмут трубку? 02.10. «Вы обратились… Оставайтесь, пожалуйста, на линии!»

Я могла бы оставаться на линии хоть до утра и слушать Фаусто Папетти – если это хоть как-то помогло бы остановить серебристый «Фольксваген», госномер «наташа-два-один-четыре-володя-ольга», когда полетит он под управлением пьяного водителя туда, где дышит теплом чья-то жизнь. Еще дышит. Я могла бы. Если бы точно знала: его могут остановить.

«Вы обратились… Оставайтесь на линии…» ЗР

О надежности современных авто, дизайне новых моделей и наличии у машины души

Ответы главного редактора Петра Меньших на вопросы читательской конференции в прямом эфире от 01.10.2008.

№ 5 Получен 01.10.08 10:16
Автор: Александр, Красноярск

С чем связан рост цен на «Шевроле-Нива»? С грядущей модернизацией? Не боится ли GM с такими ценами потерять часть своих клиентов за Уралом? Я очень люблю этот автомобиль, но уже начинаю посматривать на японский вседорожник б/у.

Как объясняют производители, повышение цен обусловлено многими факторами: ростом стоимости комплектующих, инфляцией, совершенствованием самой модели, рыночной конъюнктурой и т. д. Но нельзя повышать цены бесконечно. Такая не слишком дальновидная политика действительно может привести к тому, что часть потенциальных покупателей уйдет к конкурентам.

№ 26 Получен 01.10.08 11:01
Автор: Владимир, Липецк

Объезжая колонну автомобилей, стоящую перед железнодорожным переездом, я пересек сплошную линию разметки. Проехав по встречной полосе 30 метров, повернул на перекрестке перед переездом налево. Отобрали права! Неужели я должен был тоже стоять в колонне? Но мне ведь не надо было проезжать через переезд!

Инспектор прав: ваши действия квалифицируются как выезд на полосу встречного движения.

№ 36 Получен 01.10.08 11:27
Автор: Руслан, Альметьевск

Не секрет, что автомобили недавнего прошлого надежнее нынешних. Я считаю, что производители научились делать «программируемые» комплектующие, рассчитанные на гарантийный срок службы машины. А что вы думаете по этому поводу?

Доля истины в вашей догадке есть. И в самом деле, нет смысла делать отдельные детали, способные значительно пережить авто. Но речь идет не о гарантийном периоде, а о среднем сроке эксплуатации, составляющем сегодня 5–8 лет.

№ 46 Получен 01.10.08 11:40
Автор: Владимир, Кривой Рог

Насколько в усредненных условиях автомобиль с подушками водителя и переднего пассажира безопаснее аналогичного, но не оборудованного такими приспособлениями?

Известно, что применение ремней безопасности уменьшает смертность в ДТП примерно на 60%; использование вместе с ними подушек безопасности улучшает этот показатель еще на 10–20%.

№ 58 Получен 01.10.08 12:33
Автор: Дамир Панков, Калуга

Каким способом замеряют дорожный просвет ваши испытатели?

Замеры проводим в незагруженном состоянии (снаряженная масса) от самой нижней точки до поверхности земли. Учитываем наличие или отсутствие защиты агрегатов. При этом используем те шины, которые установил владелец автомобиля – обычно это российское представительство марки.

№ 93 Получен 01.10.08 14:06
Автор: Юрий, Воронеж

Как вы относитесь к дизайну новых авто? Я считаю, модели потеряли свое лицо, узнаваемость. Раньше «Мерседес» был виден за километр, а теперь уже и не знаешь, может, это «кореец» какой…

Из-за усреднения дизайна некоторые автомобили действительно стали скучноватыми. Но во многом оно продиктовано требованиями потребителя. Модели с нетривиальной внешностью, как правило, не находят спроса, способного окупить затраты на их создание. Что касается автомобилей предыдущего поколения, то уверяю вас: и 30 лет назад многие считали, что дизайн измельчал.

№ 121 Получен 01.10.08 15:36
Автор: Дмитрий, Ачинск

Каково ваше мнение насчет введения у нас норм Евро III, если таких автомобилей в стране менее 10%, да и на НПЗ нет нужного оборудования?

Свое мнение мы уже высказывали – и, кажется, не зря. Именно публикация в июньском номере ЗР о непродуманном и необоснованном техническом регламенте фактически всколыхнула соответствующие ведомства и привела к тому, что премьер-министр В.В. Путин подписал постановление об отсрочке ввода в действие этой нелепицы. Посмотрим, как будет выглядеть откорректированный документ. А наши новые статьи на эту тему уже готовятся к печати.

№ 138 Получен 01.10.08 16:39
Автор: Александр

Одна жительница Великобритании сутки простояла перед неисправным светофором, после чего ей понадобилось лечение у психиатра. Как вы поступили бы на ее месте?

Я бы позвонил юристу ЗР и проконсультировался!

№ 173 Получен 01.10.08 17:50
Автор: Александр

Как вы считаете, есть ли у машины душа? Разговоры о ломающихся перед нежелательной поездкой автомобилях явно небеспочвенны!..

Насчет души – не знаю. Но в том, что настроение коллектива людей создает некую ауру (можно и иначе ее назвать, дело не в терминологии), которая способна негативно или позитивно сказаться на состоянии водителя, я убежден. Возможно, и на технику она тоже как-то влияет…

В рамках октябрьской «Первой среды» читатели получили ответы на 177 вопросов. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, на сайте www.zr.ru зарегистрированы 585 938 посетителей.

Так кто же в стране лишний? Как перевезти в «Жигулях» длинномерный груз? Почему кошки любят мягкие крыши? Ответы – в ноябрьском почтамте ЗР. Заходите!

Зацепило!

Прочитал статью «Лишние люди» (ЗР, 2008, № 7) – и не смог промолчать. Говорить буду только за себя (работаю охранником не первый год), а не за парковщиков и гаишников. Впрочем, автор назвал нас одним словом: «шушера». Но разве только он олицетворяет «российских налогоплательщиков» и «современных мужиков»? Или мужик – только тот, кто работает в сфере производства, у станка? А то, что теперь нет такого количества заводов, как прежде, то, что иной раз охране платят гораздо больше, в расчет не берется?!

Во многом автор, конечно, прав. Но ведь и в охране, столь им нелюбимой, служат разные люди, не надо всех под одну гребенку. Да, его прогнали из переулочка – обидно, только претензии надо предъявлять не охранникам! Они действуют по указанию руководства, и, поверьте, многим это не доставляет той радости, какая описана в статье. Но иначе – уволят, а семью надо кормить. Я за долгие годы в профессиональной охране уже привык, что люди относятся к нам как к существам далеко не первого сорта: мол, бездельники и дармоеды. Согласен, есть такие, кто за небольшую зарплату готов терпеть снисходительно-пренебрежительное отношение и заниматься не тем, чем следовало бы. Но многие действительно охраняют покой и безопасность людей, берегут вверенное им имущество, рискуют жизнью. Так что зря автор так категоричен.

Давний ваш читатель Алексей

О мужиках, дармоедах и национальной идее

Мне 24 года. Живу в Самаре, работаю монтажником по установке лифтов. Заработок – от 25 до 100 тысяч рублей. Рабочий день в среднем 10 часов, шесть дней в неделю. Когда меня называют работягой или мужиком, очень злюсь, ибо произносят это с презрением… А говорят так в основном мои сверстники, работающие в банках, имеющие, как и я, высшее образование, получающие оклад 25 тысяч. При этом добавляют: мол, они добились своего, а я нет. Как видите, градиент зарплат в мою сторону, но психологическая установка – увы. Спецовка, порванная в семи местах и пропахшая маслом, делает свое дело.

Калиновод

Все верно написано. Осталось только добавить, что российский госаппарат в целом – лишнее дармоедствующее звено. Обходились же в СССР на порядок меньшим количеством чиновников…

Алексей

Статья, в общем-то, в точку – не ожидал такой от ЗР. Ведь признак здоровой экономики – максимальная занятость населения в созидательном процессе. Сколько дорог не построено, сколько заводов нужно возвести, сколько полей непаханых! Или народ сам должен организоваться?

Владимир

Что хотеть от страны, национальной идеей которой выдвинут футбол, а господствующей идеологией – гламур? Пока педагоги, медики и военные не будут получать достойную зарплату, ситуация не улучшится. Хотя надежд на изменение нет никаких, ибо в парламенте заседают не люди с государственным мышлением, а спортсмены и артисты. Не верю, что эти избранники способны разрабатывать грамотные законопроекты. В этом, кстати, одна из первопричин явления охранников народу, которая в статье не раскрыта никак.

Фараон

Я 15 лет отработал на заводе и хорошо знаю, что происходит, когда руководить приходит засланная сверху горстка пацанов, которая за пару месяцев разворовывает все – от термических печей до стульев на дачу. Еще я знаю, каково быть безработным. И потому имею моральное право утверждать, что настоящий мужик должен корячиться, лезть, срываться, снова лезть, но работать! А не махать тряпкой, зазывая девицу в богатом авто на охраняемый им кусок асфальта. Кстати, тот же метрополитен проложен вовсе не в стране эльфов. Там нужны и монтажники, и машинисты, причем зарплата у них совсем не копеечная. Хотя, конечно же, меньше, чем доход взяточника с полосатой палкой…

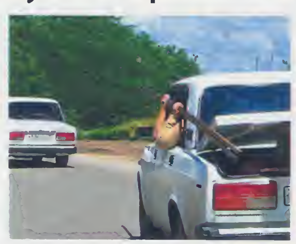
Михаил

Ознакомиться с дискуссией и принять в ней участие можно на сайте www.zr.ru

Настоящий мужик должен работать!



Руки не коротки!



Много лет выписываю ЗР, очень люблю эту рубрику. Высылаю фото на тему «Способ перевозки длинномерных грузов в автомобилях ВАЗ».

Сергей Скибицкий, Ставрополь



В компании сфинксов

Находясь в Египте, не удержался, сфотографировался рядом с «уазиком». Воспоминания о родине: сам когда-то работал на таком.

Михаил Каплюк, Петропавловск-Камчатский

Мягкое и пушистое

По дороге на работу увидел еще одну особенность эксплуатации автомобилей с мягкой крышей в российских условиях. Все прохожие улыбались. Оказывается, кабриолеты удобны даже снаружи: есть где когти почесать. А семья кошек явно не бедствует, свой БМВ-Z4 есть не у каждого…

Михаил Аверьянов, Москва





Барьеры и барыги

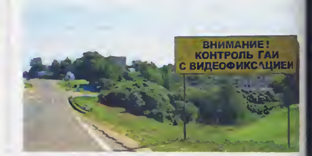
Фото сделал в поселке Варзолово Ленинградской области. Знаки в таком состоянии – с двух сторон переезда.

Геннадий Емельяненко

Как не попасть в камеру

На всех дорогах Белоруссии можно увидеть такие знаки – предупреждение водителю о видеофиксации нарушения скоростного режима. Устанавливают их приблизительно за 500 м, камеры расположены в наиболее опасных местах. Мало того, инспекторы ГАИ не прячутся в кустах, а посты убраны с дорог – «чтобы не спали, а работали» (слова г-на Лукашенко). Превышения скорости в городе практически не бывает. На трассах эти нарушения незначительны. Пропускают пешеходов на зебре даже при многополосном движении… Завидуйте!

Александр Витебский



Вам русским языком говорят!

Дорога от Улан-Удэ до Горячинска (Республика Бурятия) постоянно ремонтируется – на пути множество знаков объезда. Желая сэкономить время, мы эти знаки иногда игнорировали и успешно преодолевали вполне приличные участки дороги, которые формально были закрыты на ремонт. И вот в Горячинске мы снова увидели знак объезда, за которым в пределах видимости была хорошая асфальтированная дорога. По привычке проехали за знак, но метров через триста были вынуждены остановиться: все перекопано, а перед раскопками стоит самодельный щит с такой вот поучающей надписью. Пришлось вернуться…

Светлана Михайлова, Улан-Удэ



P.S. Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны – многие вопросы решаются оперативно! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

Почтамтом ноября заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН



Жизнь в «Самаре»

Вам нужен новый автомобиль, а на руках чуть меньше 250 тыс. рублей? Приглядеться к «Самаре» предлагает Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.

ВЫБОР ЗА ВАМИ

Было время, когда «самары» первого и второго поколений соседствовали на конвейере. Потом некоторых «старичков» сняли с производства, иных, например пятидверный хэтчбек (ВАЗ-21093), передали дочерним предприятиям, ненадолго продлив жизнь. Сегодня дилеры продают лишь обновленные автомобили. Их официальное название – Lada Samara (ну почему латиницей?!), но продавцы и покупатели чаще оперируют заводскими обозначениями моделей – «тринадцатая», «четырнадцатая», «пятнадцатая».

Выбор кузовов по меркам бюджетного автомобиля достаточный: трех- и пятидверный хэтчбеки (ВАЗ-2113 и 2114), седан (ВАЗ-2115). Правда, двига-



Комплектация «Стандарт».

Комплектация «Люкс».

На заднем сиденье тесновато в ногах, плечах и головах. Расположившемуся посередине мешает еще и тоннель пола.

тель у «самар» второго поколения единственный – 1,6-литровый мощностью 81 л.с., удовлетворяющий введенным в России нормам Евро III. Зато можно поразмышлять над комплектацией: «Стандарт» или «Люкс»?

РАССМОТРИМ ВАРИАНТЫ

ТРЕХДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК



На фоне родственников трехдверка выглядит более подтянутой, поэтому ее чаще покупают из-за внешности, а не из практических соображений. Пробираться на заднее сиденье и покидать его неудобно – больно узок проход между откинутой спинкой переднего и центральной стойкой. Еще хуже устанавливать детское кресло и усаживать ребенка. Сдвинутая назад центральная стойка заставит водителя и переднего пассажира дальше тянуться за ремнем. На тесных парковках большую дверь не распахнешь, а ведь далеко не каждому легко юркнуть в узкую щель. Правда, когда машин рядом нет,



попасть в трехдверный автомобиль куда проще, чем в иные модели этого семейства.

ПЯТИДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК



Построен на одной базе с трехдверным хэтчбеком (2460 мм) да и габаритными размерами не отличается (4122x1650x1402 мм). Багажник далеко не самый большой в классе (330 л), к тому же объем скрадывают мощные колесные ниши. Но при необходимости грузовой отсек можно продлить до передних сидений. Правда, подушка и спинка складываются только целиком – одновременно перевезти неширокий длинномер и пассажира сзади не получится. Зато у «четырнадцатой» есть явное преимущество перед трехдверной родственницей: задние двери облегча-



ют и погрузку крупной поклажи, и посадку пассажиров. Запаска у всех вариантов – в нише под багажником.

СЕДАН



«Пятнадцатая» длиннее хэтчбеков более чем на 200 мм. И эта прибавка в полной мере сказалась на объеме багажника – 427 л. Правда, его форму портят не только колесные арки, но и внутренние петли крышки. Маленький по сравнению с хэтчбеками проем (530 мм) станет препятствием для громоздкого груза, зато погрузочная высота у седана на 175 мм меньше. По вариантам трансформации салона седан ничем не отличается от других представителей семейства, но расстояние от кормы до передних сидений у него больше – спокойно поместятся 1,6-метровые длинномеры.



Только не увлекайтесь, загружая машину: максимальная грузоподъемность седана и хэтчбеков одинаковая – 425 кг.



Щиток приборов един для всех «самар». В целом удобно, за исключением маленьких, плохо различимых цифр на правом дисплее.



Недорогому автомобилю прощаешь дешевый и жесткий пластик, а вот неаккуратная сборка вызывает раздражение.

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И ЦЕНЫ НА РАЗНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

Модификация	«Стандарт»	«Люкс»
ТРЕХДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК		
1,6 МКП 81 л.с., 13,2 с, 160 км/ч, 7,6 л/100 км	218 900 руб.	221 700 руб.
ПЯТИДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК		
1,6 МКП 81 л.с., 13,2 с, 160 км/ч, 7,6 л/100 км	229 000 руб.	234 300 руб.
СЕДАН		
1,6 МКП 81 л.с., 13,2 с, 160 км/ч, 7,6 л/100 км	236 100 руб.	241 900 руб.

*Цены ориентировочные.


Восьмиклапанный двигатель объемом 1,6 л наделен неплохими характеристиками и удовлетворяет нормам Евро III. При этом не прожорлив и не слишком разборчив в еде.


У первого поколения «самар» запасное колесо лежало наоборот. Теперь в нишу можно сложить мелочовку вроде набора ключей или буксирного троса.

Внешне «люксовые» версии отличимы от «стандарных» только по противотуманным фарам и колпакам на колесах. Одно из наиболее полезных дополнений, ради которого стоит разориться на дорогую комплектацию, – подголовники заднего дивана. Кроме того, на сиденьях и дверях более приятная (но одновременно и маркая) обивка, а вместо заглушки на центральной консоли установлен маршрутный компьютер, фиксирующий расход топлива, время в пути и среднюю скорость.

Столь скудное заводское оснащение на руку дилерам: они с удовольствием дополняют его, при этом счет идет на десятки тысяч рублей. Для примера обычный заказ в столичном автосалоне: сигнализация (9000 руб.), магнитола с четырьмя динамиками и антенной (12 000 руб.), защита картера (1300 руб.), коврики в салон (800 руб.), «антикор» с подкрылками (11 000 руб.). Оцените полезность дополнений, а я тем временем подобью итог: придется доплатить 34 100 руб. (более 15% от стоимости ма-

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ*

Работа	Стоимость, руб.
ТО-1 (2 тыс. км)	3700
ТО-2 (15 тыс. км)	2900
ТО-3 (30 тыс. км)	5700
ТО-4 (45 тыс. км)	5000
ТО-5 (60 тыс. км)	6700

*С расходными материалами.

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	2000
Фара	1700
Крыло переднее	3300
Капот	5800
Дверь передняя	3600 (3200)*
Тормозные колодки передние (комплект)	250
Наконечник рулевой	200
Бампер передний	3300
Фильтр топливный/масляный/воздушный	250/90/150

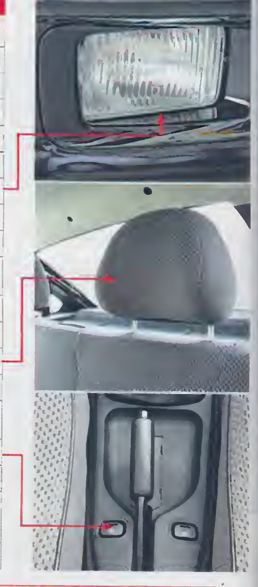
*В скобках – для трехдверного варианта.

Автомобили предоставлены салоном «Автоград на Варшавке».



КОМПЛЕКТАЦИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

	«Стандарт»	«Люкс»
Стальные 13-дюймовые колеса	+	+
Колпаки на колесах	–	+
Иммобилайзер	+	+
Маршрутный компьютер	–	+
Центр. замок	+	+
Противотуманные фары	–	+
Обивка сидений и дверей – твид	+	–
Обивка сидений и дверей – бархат	–	+
Регулируемая по высоте рулевая колонка	+	+
Передние электростеклоподъемники	+	+
Теплопоглощающие стекла	–	+
Подголовники задних сидений	–	+
Гидрокорректор фар	+	+
Зеркало в солнцезащитном козырьке пассажира	–	+
Обогрев передних сидений	–	+
Фартуки задних и передних колес	+	+
Спойлер двери задка/крышки багажника с дополнительным стоп-сигналом	+	+
Молдинги на дверях	+	+



СПРАШИВАЙТЕ – ОТВЕЧАЕМ

Хочу поменять старенькую «девяносто девятую» на «пятнадцатую». Она удобнее в эксплуатации?

У нынешнего поколения «самар» есть и плюсы, и минусы. Один из недостатков – хрупкие бамперы. Они окрашены в цвет кузова. Прежние, черные, были, возможно, не столь красивы, зато весьма прочны, что для недорогого автомобиля куда важнее. Салон современнее, комплектации богаче, благодаря опускаемому заднему борту проще грузить тяжелые и крупногабаритные вещи в багажник. Прежний полуторалитровый двигатель уступил место более мощному и тяговитому агрегату объемом 1,6 л. Правда, придется расплачиваться немного большим расходом топлива.

Как «самары» на ходу?

Автомобиль неплохо держит дорогу, энергоемкая подвеска прилежно сглатывает даже серьезные неровности, да и управляемость вполне сносная. Идеальной тишины в салоне не ждите, хотя больше докучают не столько шумы от двигателя, трансмиссии и шин, сколько «сверчки» в салоне, появляющиеся уже после нескольких тысяч километров пробега. Несмотря на возраст базовой конструкции, у двигателя добротные характеристики – достаточная мощность и, что важнее, хорошая эластичность. Достоинства можно оценить и на асфальте (лишний раз не приходится подтыкать пониженную передачу), и на разбитом проселке, когда приходится ехать внатяг. Кстати, у «Самары» солидный дорожный просвет (170 мм), но, если будете часто съезжать с твердого покрытия, обязательно установите защиту двигателя.

Безопасна ли «Самара»?

В плане активной безопасности самых лестных слов заслуживает обзорность: низкая линия остекления и худенькие стойки кузова практически ничего не скрывают от водителя. А вот тормоза далеки от идеала – автомобиль, участвовавший в наших тестах, остановился со 100 км/ч на отметке 55,8 м (ЗР, 2007, № 7). Для сравнения: тормозной путь ближайшей родственницы – «Лады-Калина», правда, оснащенной ABS, на целых 10 м (два с половиной корпуса) короче! Учитывайте этот недостаток «Самары» и держите дистанцию. Не все гладко и с пассивной безопасностью. Действующие в России требования автомобиль выполняет, но уровень защиты по современным меркам невысок. Подушки для этой модели даже не предусмотрены, центральный ремень на заднем сиденье поясной, а подголовники (только два!) – лишь в люксовой комплектации.

шины)! Не забывайте об этих расходах, собираясь купить «Самару», что называется, под ключ. Безусловно, и аппетиты, и дополнительное оборудование у дилеров разные, поэтому и цены могут значительно отличаться в ту или другую сторону.

Как, впрочем, и расценки на обслуживание. Во многих официальных сервисах оно, по меркам покупателя бюджетной машины, недешевое. Стоит кончиться заводской гарантии (3 года или 50 тыс. км), и владельцы обычно ищут мастеров на стороне либо полагаются на свои силы. **ЗР**

Машина Бонда приехала в Россию

Двухместное купе «Астон-Мартин DBS» начали продавать в России. Его параметры впечатляют: шестилитровый агрегат V12 (517 л.с.) разгоняет машину до 100 км за 4,3 с, максимальная скорость – 302 км/ч. В салоне кожа с алькантарой (она во многих отношениях превосходит натуральную кожу), иридий с серебром, масса электроники и опций. Этим купе можно будет полюбоваться в 22-й серии бондианы и одновременно прицениться к нему в Москве. Цена авто агента 007 стартует с отметки 10 990 000 руб.

«Вортекс» собирают в России

Начались продажи еще одного автомобиля отечественного производства – «Вортекс-Эстина» (бывший «Чери-Фора»). Первые машины, выпущенные в Таганроге, поступили в салоны дилерских центров. Новинка представлена в четырех комплектациях. Для максимальной предусмотрен двухлитровый мотор (136 л.с.), на всех остальных версиях устанавливают двигатель 1,6 л (119 л.с.). В базовом оснащении подушки безопасности водителя и пассажира, ABS, EBD, бортовой компьютер, сигнализация, гидроусилитель руля, центральный замок с защитой и т. д. Машина прошла сертификацию, значительно улучшив показатели китайского предшественника. Завод внес в конструкцию технологические изменения, которые повысили прочность и надежность кузова. Цена «Эстины» – от 379 900 до 429 900 руб.



Горожанин, но дикий

Хэтчбек «Альфа-Ромео МиТо» фирма позиционирует как городской спортивный премиум-компакт. Новинка снабжена бензиновым турбодвигателем (1,4 л, 155 л.с.) и шестиступенчатой механической трансмиссией. Все машины оснащены семью подушками безопасности, ремнями с преднатяжителями и ограничителями усилия, системой защиты головы S.A.H.R., устанавливаемой в спинках передних сидений. Полный список опций состоит из 121 пункта. Автомобиль доступен в комплектациях Energy (861 969 руб.) и Move (898 339 руб.), прием заявок на него уже начат.





«Пятисотый» за 555 тысяч

Стартовали продажи давно анонсированной итальянской «божьей коровки» – ФИАТ-500. Ремейк бестселлера 1957 года преподносится производителем как эталон дизайна, функциональности, экологичности и безопасности. Автомобиль доступен в двух версиях: Lounge (1,2 или 1,4 л) и Sport (1,4 л). В стандартную комплектацию входят семь подушек безопасности, в том числе для коленей. Продавцы предлагают 12 вариантов окраски кузова, два двигателя, девять типов колес, 15 комбинаций отделки салона, 19 видов наклеек – в общей сложности свыше 250 000 комбинаций. Это единственная модель сегмента А (мини-класс), получившая пять звезд по результатам крэш-тестов EuroNCAP. Цены начинаются с 555 000 руб. за машину в комплектации Lounge, комплектация Sport стоит от 590 000 руб. Цена заряженных версий доходит до 656 500 руб.

Готовьте миллион-полтора

«Фольксваген Груп Рус» объявил о приеме заявок и обнародовал цены на новое 4-дверное купе «Пассат СС». Машины появятся у дилеров в ноябре: «Пассат СС» с бензиновым мотором 2,0 л (200 л.с.) будет стоить 1 178 000 руб., с дизелем 2,0 л (140 л.с.) – 1 060 000 руб., автомобиль с мощным бензиновым агрегатом 3,6 л (300 л.с.) и полным приводом обойдется в 1 552 000 руб. Версию с мотором 1,8 л планируют продавать за 925 000 руб., но только через год.





В подарок – время и деньги

Группа компаний БЛОК объявила сезон скидок на несколько моделей брендового портфеля. Осенью «Вольво-XC70» (1 356 900-1 603 800 руб.) продается со скидкой 140 000 руб.

Комплект дополнительного оборудования (ксенон или противотуманки, брызговики, коврики, защита картера, сетка решетки радиатора) обойдется в 33 000 вместо 110 000 руб. – столько стоят эти же опции, если устанавливать их по отдельности.

Корейский вседорожник «Саньёп-Кайрон» во всех версиях подешевел на 50 000 руб., теперь его цена – от 734 000 до 867 000 руб. Для удобства посетителей салоны работают до 23 часов, а центры «Хёндай» и «Мицубиси» – круглосуточно.

ОТКРЫЛИСЬ



МОСКВА

В Подмосковье открылся центр Land Rover Experience, где обучают внедорожному вождению. Полигон предлагает большой выбор: курсы по освоению навигационной системы, навыков использования лебедки в условиях экстремального путешествия, а для опытных водителей – высший бездорожный пилотаж. Уроки доступны всем желающим. Занятия проводятся на вседорожниках «Ленд-Ровер» в сопровождении инструкторов. Подобные центры уже действуют в Европе, США и Южной Африке. В 2007 году курс обучения прошли около 110 000 человек.

Компания «АА Автофорум», официальный дилер «Мерседес-Бенц», переехала в новое здание. Теперь автосалон расположен на 92-м км МКАД, между Ярославским и Осташковским шоссе. В новом центре кроме шоу-рума, зоны AMG, бутика аксессуаров, сервисного центра на 150 машин в день и кузовной станции есть отдельный зал для автомобилей с пробегом. На последние компания дает 100-процентную юридическую гарантию, а также техническую – на срок до шести месяцев.

ВЛАДИМИР

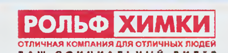
Компании «Ниссан Мотор РУС» и «Автотракт-Автомир» на улице Куйбышева, 24а, открыли крупный автоцентр. Станция техобслуживания оборудована 18 постами, в клиентских зонах предоставляется весь спектр банковских и страховых услуг. Планируется, что до конца года новый салон продаст больше 500 машин.

ПОДОЛЬСК

На автомагистрали М2 «Крым» в 17 км от МКАД открылся новый мультибрендовый дилерский центр компании «Авто-М», представляющий легковые и коммерческие автомобили, которые производятся и импортируются компанией Sollers: ФИАТ, «Саньён» и «Исудзу». В сервисной зоне установлено 14 постов, общая пропускная способность СТО на начальном этапе работы составит 30 автомобилей в день.







Экономь на «Ниссанах» и «Шкодах»



«АвтоСпецЦентр» совместно со страховой компанией «Стандарт-Резерв» предлагает покупателям автомобилей «Ниссан» новые условия покупки. Так, «Тииду» (520 400–634 000 руб.) можно купить в кредит, представив лишь паспорт и водительское удостоверение.

Для покупателей машин модели «Ноут» (431 800–587 400 руб.) все работы по ТО-1 и ТО-3 будут проведены за счет продавца. Кроме того, для опытных водителей снизилась стоимость полиса каско на вседорожники «Пасфайндер» (1 246 500–1 655 500 руб.) и «Навара» (936 500 –1 144 500 руб.). Покупателям старше 31 года с водительским стажем более 10 лет предоставляют 50-процентную скидку.

А при покупке «Шкоды-Фабия» можно сэкономить 59 000 руб.

Теперь базовая версия с мотором 1,2 л стоит 309 000 руб., машина в самом дорогом исполнении обойдется в 489 000 руб.

Все четыре колеса

Компания ИРИТО объявила о распродаже ограниченной партии китайских вседорожников «Грейт-Уолл Ховер» (620 000–705 000 руб.) с бензиновым двигателем. До конца года покупатели получат подключаемый полный привод бесплатно. При обычном заказе автомобиль обходится на 25 000 руб. дороже.





Портмоне для экономии

Если джип – это чемодан, то «Дэу-Матиз» попадет в разряд портмоне: невелик, но приметен. И не только. Интригует Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

МОДНЫЙ ПОКРОЙ

Более десятка лет прошло с тех пор, как из концепта «Чинквеченто-Личчолла» вылупился «Дэу-Матиз», а его очертания не устарели по сей день. Привлекает и цена: какую еще иномарку, пусть крохотную, купишь за 200 000–285 000 рублей? А вот подержанные экземпляры дешевыми не назовешь: за трехлетки просят до 230 тысяч. Конечно, вряд ли за столько их продают, тем не менее средняя цена на рынке – около 170 тысяч. Машина популярна!

Ладно скроенный, «Матиз» еще и крепко сшит: три звезды по системе EuroNCAP – достойный результат для крохи тех лет. В обычной эксплуатации кузов тоже держится неплохо: ржавчина, если не было аварий, появляется

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1998 г. Женева. Дебют «Дэу-Матиз». Кузов студии «Италдизайн», платформа прежней модели «Тико» с агрегатами «Сузуки-Альто». Кузов: 5-дверный хэтчбек. Двигатели только бензиновые: Р3, 0,8 л, 37 кВт/50 л.с.; Р3, 0,8 л, 38 кВт/52 л.с. или 41 кВт/56 л.с. (степень сжатия 9,3 или 9,5). Привод передний, М5.

1999 г. А4 (для рынка Кореи – А3 или вариатор CVT).

2000 г. Париж. Представлена рестайлинговая версия. Изменились капот, оптика, бамперы.

Крэш-тест EuroNCAP модификации с подушками безопасности: 6 баллов за фронтальный удар, 13 – за боковой. Итог: три звезды.

2001 г. Начато производство модели в Узбекистане.

2002 г. Бензиновый двигатель Р4, 1,0 л, 47 кВт/64 л.с. Легкий фейслифтинг.

2004 г. Ребрендинг: корпорация «Джи-Эм», выкупив «Дэу», продвигает бренд «Шевроле». На базе «Матиза» появилась, по сути, новая модель – «Шевроле-Спарк» (иные кузов, задняя подвеска, интерьер). Старая модель выпускается в Узбекистане по сей день под прежним именем «Дэу-Матиз».

2007 г. Начало поставок модификации, отвечающей нормам токсичности Евро III.



Салон собран весьма добротно, но даже в богатой комплектации нет ни тахометра, ни подушек безопасности.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика (мотор-тест)	260
Полная диагностика двигателя (с замером компрессии)	700
Регулировка клапанов	520
Замена масла и фильтра двигателя	350
Замена свечей зажигания	400
Замена привода ГРМ (без ГУРа / с ГУРом)	2300 / 2800
Замена рычага передней подвески (одна сторона)	600
Замена тормозных колодок передних / задних	570 / 1000
Замена передних тормозных дисков (с подшипниками ступиц)	1800
Регулировка углов установки колес	920
Нормочас	865

Болезни «матизов»: дверные уплотнители со временем превращаются в лохмотья, а поводки щеток ржавеют возле осей.



С разложенным задним сиденьем отсек объемом всего 165 л превращается в настоящий багажник с почти ровным полом.



лишь на пятый-шестой год по нижним кромкам дверей, а спустя еще годик может проступить на «бровях» задних колесных арок. Внутренние полости сразу обработайте антикором, тогда коррозии не будет гораздо дольше.

Других болячек у кузова немного: ржавеют и облезают поводки дворников (с этим проще мириться) и рвутся дверные уплотнители, когда примерзшую дверь второпях отдирают от проема. Причина в неудачном профиле уплотнения. Контрмеры просты: регулярно обрабатываем кузов жидким воском, а уплотнители – силиконовой смазкой, чтобы не примерзали.

ТРИ-ЧЕТЫРЕ

Моторов (см. «Историю модели») на выбор только два: трех- или четырехцилиндровый. Потомки «Сузуки» (а если брать раньше – «Дайхатсу») от детских болячек давно избавились. Ремень ГРМ с роликом меняем через 40 тыс. км, а через раз вдобавок и помпу – на третий срок ее подшипников уже не хватает.

Каждые 20 тыс. км проверяем зазоры в клапанном механизме. При этом бывает сложно отвернуть болты под внутренний шестигранник «на 5», которыми крепится клапанная крышка, – закисают намертво. Но если при каждом вскрытии смазывать резьбу графитовой смазкой, этой проблемы не будет. Сама регулировка – пустяк: на коромысле винт, законтренный гайкой.

Трехцилиндровые моторы купаться не любят – соберетесь помыть под капотом, обязательно укройте распределитель. Если он уже хандрит, то, решив поменять, купите прибор Metabo. Его стали устанавливать пару лет назад; в отличие от прежнего, фирмы DAG, в нем нет капризного оптического датчика. Нередко доставляет хлопоты катушка зажигания: стоит неудачно – высоковольтным выводом вплотную к шумоизоляции щита передка. Последняя прекрасно впитывает соль с дороги, по которой, особенно во влажную погоду, искра и убегает. Перекрыть эту дорожку несложно: вырезаем, например, из пластиковой бутылки щиток и, закрепив под болты катушки, накрываем ее, чтобы не капало сверху.

Четырехцилиндровые моторы лишены этих недостатков: у них трамблера нет вовсе, а двухвыводные катушки стоят прямо на двигателе. Впрочем, на последних версиях трехцилиндровых тоже индивидуальные катушки. Недавно появился и второй датчик кислорода – без него соответствия нормам Евро III не достичь. Заметим, что моторы по-прежнему прекрасно работают на нашем бензине А-92. Случаев зависания клапанов из-за обилия смол в топливе не было, но дилеры все же рекомендуют через каждые 40–50 тыс. км промывать



На трехцилиндровом моторе следите за высоковольтной частью: распределителем, катушкой, проводами. Из-за них часто бывают проблемы с пуском, особенно в холодную пору.

Четырехцилиндровый двигатель тянет лучше и шумит меньше, но с ним стыкуется только механическая коробка. VIN (стрелка) расположен неудачно – на нижней части рамки ветрового стекла.

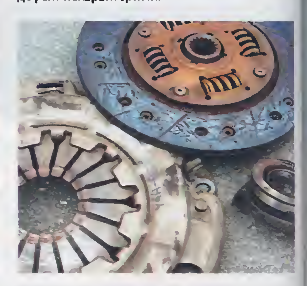


ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее / заднее	1540 / 2400
Накладка бампера переднего / заднего	3700 / 3400
Блок-фара / задний фонарь	2960 / 1750
Фильтры масляный / воздушный / топливный	160 / 380 / 380
Комплект ГРМ (ремень + ролики + помпа)	1600 / 1900 / 3040
Генератор	8260
Трамблер Metabo	5570
Высоковольтные провода (3 цил. / 4 цил.)	980 / 1200
Свеча зажигания (шт.)	150
Комплект подшипников ступицы (одна сторона)	1090
Тормозные диски передние (пара)	2520
Тормозные колодки передние / задние (комплект)	1630 / 1120

В зависимости от года авто.

Этот комплект прошел 84 тыс. км. Накладки выдержали бы еще столько же, но подшипник, подклинивая, основательно стер кончики нажимной пружины. Для «матизов» дефект нехарактерный.



форсунки, не снимая с двигателя, – при этом удаляется часть нагара и с направляющих клапанов.

ДЕНЬГИ ЭЛЕКТРИКУ

Массовых отказов бензонасосов не было, а единичные – только у машин со стальным бензобаком. Очевидно, на их стенках активнее выпадает конденсат, который и убивает моторчик. Покупая новый узел, будьте внимательны: существует два вида – с реостатом 100 либо 150 Ом (5540–7510 руб.). Конечно, поставить один вместо другого можно без опаски – ничего не сгорит, – но верных показаний уровня топлива не будет.

Генератор слаб безоговорочно: уже через 15–20 тыс. км может не давать зарядку, а в среднем ходит 40–50 тыс. Дилеры его обычно меняют в сборе, а вот специализированные фирмы охотно заменят, как правило, сгоревший диодный мост. Гаражные умельцы поступают еще смелее: учитывая, что вынуть генератор мешает задняя опора силового агрегата, они, чтобы в следующий раз не мучиться, выносят диоды в отдельный корпус. Плюс – можно использовать любые «подковы» (разумеется, проходящие по току), например недефицитные от отечественных авто. Минус – небрежно удлиненные концы обмоток могут от вибрации замкнуть на «массу», так и до пожара недалеко. К тому же агрегат рано или поздно все равно придется снимать – для профилактики и замены щеток.

Не злоупотребляйте электрической нагрузкой гнезда прикуривателя! Порой от него через тройник питают сразу несколько потребителей, вплоть до кофеварок. В городском заторе это, конечно, большое искушение, но предохранитель рассчитан всего на 20 А. Кстати, его коллега на 30 А в подкапотном блоке (№ 15), защищающий цепь вентилятора радиатора двигателя, сгорает порой безо всяких видимых причин. Обязательно возите запасной!

В кнопке включения обогрева заднего стекла частенько подгорают контакты, очевидно не рассчитанные на работу без дополнительного реле. Установите его – с лихвой окупится: отказавшую кнопку лишний раз менять не придется.

Заодно уж проверьте реле указателей поворота. Российское, увы, частенько подводит, поэтому лучше сразу поставить от «Нексии/Эсперо».





Подавая авто задним ходом, берегите поперечную тягу – ее гнут очень часто. Выпуск недолговечен и дорог: глушитель стоит 5300, резонатор – 3800, а приемная труба, если с катколлектором, – до 9200 рублей!



Рычаги передней подвески справа и слева одинаковые. Бывает сложно вынуть болт сайлент-блока, который закисает во втулке (стрелка). Чтоб не мучиться в дальнейшем, заполните зазор между ними «Мовилем».

Неудачная конструкция: тормозной диск прикреплен к ступице изнутри отдельными болтами, поэтому снять его, не повредив плотно запрессованные подшипники, получается не всегда.



НА ЧАЙ МЕХАНИКУ

Сцепление живет, как ездишь. Бывало, родное трудилось до 200 тыс. км, а у некоторых и 40 тыс. не выдерживало. Не забывайте проверять, цел ли гофр троса! При порванной резинке дорожная грязь проникает в зазор между жилой и оболочкой. От этого тяжелеет педаль, сцепление может недовключаться и, как следствие, буксовать и перегреваться.

Пара тросов, что отвечают за переключение передач, тоже нередко закисают – поймете по тугому рычагу и нечеткой его фиксации. Сама механическая коробка надежна, если, конечно, не считать дефектом хруст при быстром переключении передач. Некоторые избавляются от него переходом на более вязкое масло, но как это отразится на ресурсе агрегата, сказать сложно.

За автоматом, не знающим поломок, в последнее время замечен грешок, к счастью редкий: негерметичность теплообменника, омываемого жидкостью для охлаждения двигателя. Благо, ее смесь с маслом – эмульсию – ни с чем не спутаешь, поэтому чаще проверяйте состояние масла в агрегате. В крайнем случае, если поломка произошла вдалеке от сервиса, масляную магистраль коробки закольцуйте в обход теплообменника.

В ОСТАТКЕ

В передней подвеске через 40–60 тыс. км меняем рычаги из-за износа шаровых опор (они неразборные). Остальные элементы служат до 150 тыс. км. Задняя подвеска даже к 200 тыс. км затрат вряд ли потребует, разве что не повезет с амортизаторами или подшипниками ступиц.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ПОПУЛЯРНЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	0,8 МКП	1,0 МКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	170 000	195 000
Стоимость ТО 75-150 тыс. км включительно (с расходниками)	58 000	60 900
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Тормозные колодки передние (две замены)	4400	
Тормозные диски передние (одна замена с колодками)	8150	
Тормозные колодки задние (одна замена)	2120	
Рычаги передней подвески в сборе (две замены)	10 400	
Генератор (одна замена)	8860	
Катушка зажигания (одна замена)	1690	–
ИТОГО	263 620	289 830
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км.	133 000	152 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	130 620	137 830
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	7,9	8,2
Расходы на топливо (А-92, 25 руб./л)	148 125	153 750
Стоимость 1 км пробега***	3,72	3,89
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Диск колеса (шт.)	1820	
Сцепление (комплект)	9200	
Система выпуска (приемная труба, резонатор и глушитель)	20 000	
Распределитель зажигания	6430	–

*Цены на сентябрь 2008 года. **Без учета инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.*

Передние подшипники меняем вместе с изношенными тормозными дисками, которых обычно хватает на два комплекта колодок – 50–80 тыс. км (АКП – МКП). Увы, диск без ступицы не снять. Сзади не лучше: барабан со ступицей единая деталь. Колодки здесь ходят намного дольше, до 80 тыс. км, но советуем через каждое ТО делать профилактику, иначе закисшие шпилечки и храповички обездвижат механизм.

Затраты на содержание «Матиза» в итоге оказались среди самых низких – портмоне для того и нужно, чтобы сохранять деньги. Опасаться приходится лишь «карманников» – «матизы» хоть и редко, но тоже угоняют. **ЗР**

Благодарим компанию «Автомир на Алексеевской» за помощь в подготовке материала.



Занять и выстоять!

Последний раз журнал обращался к теме ожидания предоплаченных авто полтора года назад. За это время рынок изменился: появились новые марки, выросли цены, увеличились квоты, открылись новые салоны. Нынешними очередями интересовался Александр Добин.

ПОЧЕМ СТОИТ «НЕ СТОЯТЬ»?

Профессиональные продавцы очередей (абсурдное словосочетание!) расширяют бизнес – спрос растет. Основное место торгов – по-прежнему Интернет. В начале октября запрос «куплю очередь на авто» отозвался ссылками на 1 544 962 документа. Ключевое слово «продам...» вызвало лишь 758 621 отклик. Но полтора года назад резюме по таким же запросам измерялись тремя-четырьмя десятками тысяч. Прогресс налицо!

Выросло количество сайтов, промышляющих очередями, цены взлетели, список дефицитных иномарок (ну почему не продают очереди на «Калину»!) сузился по сравнению с апрелем 2007-го, четко обозначив «товары повышенного спроса».

По востребованности лидирует «Форд-Фокус» (пять-шесть месяцев ожидания у официальных дилеров). Место в очереди на него стоит от 10 до 35 тыс. рублей. Чем богаче комплектация и ближе срок поставки (от месяца до недели), тем выше цена. Но тут как раз торг уместен: при умении и желании запросто можно сбить треть запрошенной суммы (проверено на «Фокусе» – вся процедура заняла 20 минут).

В относительно коротком списке самых востребованных машин продавцы очередей числят «Ниссан-Кашкай» (15–50 тыс. рублей), «Хонду-CR-V» (30–60 тыс.), «Мазду» (право на быструю покупку «трешки» стоит в среднем 30 тыс., «шестерки» – 25–45, CX-7 – до 50 тыс. рублей), «Тойоту-RAV4» (30–40 тыс.), «Мицубиси-XL» (50–60 тыс.), «Опель-Астра» и «Опель-Корса» (по 10–25 тыс. рублей). Но самая дорогая безочередная покупка – «Тойота-Ленд Крузер 200» или «Лексус-LX 570». Стоимость этих авто (от 2 млн. 250 тыс. рублей) и почти двухгодичный срок ожидания поставки взвинтили запросы спекулянтов до 600 тысяч!

Впрочем, есть в этом деле одно «но», о котором торговцы временем говорить отказываются: большинство автомобилей продаются... свободно! Выходит, стоять в очереди – потребность, заложенная на генетическом уровне?

КТО ВИНОВАТ?

Пока историки гадают, почему появились очереди в мавзолей и за колбасой, специалисты рынка ищут корни очередей автомобильных. Говорят, всему причиной постоянно улучшающееся благосостояние народа. Так, Роскомстат утверждает, что в начале 2008-го семь из десяти человек в возрасте до 50 лет,



Рекордсмен по длине очереди «Тойота-Ленд Крузер» сдает позиции: за четыре месяца срок ожидания сократился со 120 до 80 недель.



Рестайлинговая версия «Мицубиси-Кольт» в будущем году может занять верхние строчки в списке моделей-очередников. Нынешнюю (на фото) ждут по три месяца.



Семиместный «Ниссан-Кашкай +2» с ноября примет эстафету очередей у своего предшественника. Который теперь, наконец, есть в наличии.



Все «мазды», кроме «двушки», есть у дилеров в салонах. А вокруг топовых версий этой малышки по-прежнему ажиотаж.

не имеющих автомобиля, собирались его приобрести, а пять из десяти уже состоявшихся автовладельцев планировали поменять свою машину на новую.

При этом радикально изменилась ситуация с квотами для российских дилеров. Если полтора года назад машины поставляли сюда по остаточному принципу, то сегодня мировые автоконцерны назвали наш рынок приоритетным и перенаправили жестко квотируемые модели из Европы в Россию. Больше того, продажи многих новинок в этом году стартуют сначала у нас, а уж потом в Европе, Японии и Америке.

К слову, Московский автосалон, который посетили более 1.6 млн. человек, тоже стал виновником очередей, только будущих. Отдельные модели, продажи которых заявлены на начало следующего года, уже заказывают у дилеров. Тут и новая «Ауди-Q5» (цена не известна, но клиенты с лета вносят предоплату за этот кроссовер), и «Форд-Фиеста» (стартовая цена – 380 тыс. рублей), и семиместная версия бестселлера «Кашкай +2» (посетители пытались купить выставочный образец), и «Вольво-XC60» (300 машин в топовой комплектации, которые поставят в Россию до конца года, уже распроданы по цене около 2 млн. рублей). Доходило до курьезов: коллекционный «Альфа-Ромео 8С Спайдер» (купе-кабриолет, от 280 тыс. евро, квота на 2009 год – всего девять машин) «не дожил» до окончания форума – все экземпляры были раскуплены посетителями.

Политика представительств инофирм в России – максимально сократить срок ожидания, насытив рынок ходовыми моделями. И если в Европе



ДМИТРИЙ РОТКИН, генеральный директор компании «РОЛЬФ Импорт» (официальный дистрибьютор «Мицубиси», самый крупный российский дилерский холдинг):

«Ситуация, сложившаяся у дилеров сегодня (*в октябре. – А.Д.*) удивительна, особенно если сравнивать с тем же периодом прошлого года. Практически ни на одну марку из заявленных на рынке с начала года очередей нет. Мало того, логистика компаний работает настолько четко, что планы продаж можно корректировать с точностью до двух-трех машин.

Все игроки рынка уже запускают скидочные акции, чтобы к декабрю максимально стимулировать продажи. Могу ответственно заявить: на конец года почти все модели, включая большинство только что заявленных на рынке, будут продаваться в требуемом количестве. Мало того, продаваться с очень хорошими бонусами».

СРЕДНИЕ СРОКИ ОЖИДАНИЯ НЕКОТОРЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ ИНОМАРОК В РОССИИ

Марка, модель	Срок ожидания*
«Мицубиси-Лансер»	3 недели – 1 месяц
«Мицубиси-Аутлендер XL»	в наличии
«Мицубиси-Кольт»	2,5–3 месяца
«Форд-Фокус» сборки РФ	5–6 месяцев
«Форд-Фокус» европ. сборки	5–6 недель
«Хонда-Аккорд»	в наличии
«Хонда CR-V»	в наличии
«Хёндай-Гетц»	2–3 недели
«Хёндай-Акцент»	в наличии
«Опель-Астра»	в наличии
«Ниссан-Кашкай»	в наличии
«Ниссан X-Трейл»	в наличии
«Шевроле-Лацетти»	в наличии
«Мазда-2»	3–4 месяца
«Мазда-CX-7»	в наличии
«Мазда-3»	в наличии
«Мазда-6»	в наличии

**На момент подготовки материала (октябрь 2008 г.); по данным дилерских сетей Москвы, Перми, Воронежа и Нижнего Новгорода.*

Большинство автомобилей, на которые предлагают купить очередь… продаются свободно!

очереди на сверхпопулярные модели растянулись на два-три месяца, то российские продавцы настроены ограничить их максимум четырьмя неделями.

НЮАНСЫ ДОСТУПНОСТИ

Официальные дилеры в растерянности: когда очередей не стало, оказалось, что машины надо ПРОДАВАТЬ, а не отгружать автовозами, как делали совсем недавно. Увы, не все это умеют. Менеджерам теперь все труднее говорить, что «это очень дефицитная машина», хотя единичные марки, особенно в богатых комплектациях, покупателю все-таки приходится ждать.

Особым спросом, за которым производитель пока не поспевает, пользуется «Мазда-2». Зато ее сестренки, будь то «трешка» или «шестерка», нередко пылятся в шоу-румах.

Самыми популярными автомобилями в линейке «Джи-Эм» были «Шевроле-Лацетти», «Авео», «Опель-Астра» и «Опель-Корса». Раньше в список входил и «Шевроле-Ланос», но в этом году интерес к модели заметно снизился. Спрос на «Опель» с начала года стабильный, дефицит связан только с неритмичностью поставок и цикличностью производства.

Любой «Хёндай» (включая наиболее востребованные «Гетц» и «Элантру») ждать нужно не больше трех недель. Свободно продаются и сверхдефицитные ранее «Ниссан-Кашкай» и «Хонда-Сивик» (впрочем, «Сивик» в топовой комплектации все же придется подождать три месяца). Новая «Шкода-Суперб» мощно взяла старт в России, но производитель позаботился о том, чтобы давки не возникло.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Как долго вы ждали купленный автомобиль?



- 23% Менее месяца
- 38% Более месяца
- 39% Получил сразу



Очередь за местом в очереди при отсутствии самих очередей – явление исключительно российское.

Особняком держится, пожалуй, только «Форд-Фокус». Всеволожску с его мощностями, рассчитанными на выпуск 125 тыс. автомобилей в год, предстоит, видимо, «наращивать мускулы» до планируемых 165 тысяч. Российских машин явно не хватает (ждать надо пять-шесть месяцев), приходится покрывать дефицит машинами европейской сборки (пять-шесть недель).

Увы, ситуация с продажей очередей похожа на историю с солью. Человек с озабоченным видом стоит у магазина и, крича, что соль стала дефицитом, предлагает купить у него. Между тем ее на прилавках полно – нужно лишь зайти в магазин. Но тут уж каждый волен выбирать, как тратить деньги… **ЗР**





Восточная бижутерия

В дни Московского автосалона у стенда китайского автоконцерна «Бриллианс» постоянно толпился народ. Интерес вызывало немецко-итальянско-японско-китайское спортивное купе «для всех», которое уже в будущем году должно появиться у дилеров. И не только оно. Позиции «Бриллианс» на родине и планы компании в России изучали Александр Добин и Дмитрий Макаров.

«ЮВЕЛИРНЫЕ» ПЛАНЫ

В России еще два года назад модель M1 (представительский седан) начала продавать компания «Атлант-М Азия». Но продукт не пошел (маркетологи говорят, не угадали с ценой); продавец отказался от бренда, и «бриллиантовую» эстафету подхватил другой игрок – компания ИРИТО. Начав с относительно дорогой модели M2, она затем ушла от простого импорта, наладив сборку из машинокомплектов на собственном заводе в подмосковном городе Гжель, что позволило снизить цену автомобилей более чем на 20%.

Уже в начале продаж возник дефицит машин в розничной сети. Закономерные, но устранимые трудности компания планирует преодолеть к 2009 году: ежемесячный оборот должен составить не менее 2500 штук.

В гамме сегодня три модели. Хэтчбек FRV специалисты оценивают как потенциальный хит: при условии правильного позиционирования и продуманной ценовой политики до 70% предстоящих продаж придется именно на эту модель. Остальные тридцать – на седан бизнес-



Не зная марки, спортивное купе M3 легко принять за итальянское. Увы, ездовые качества не отвечают эффектной внешности.



Потенциальный хит российских продаж – хэтчбек FRV. Баланс «цена/качество» пока видится очень привлекательным.



Бизнес-седан M2 в народе зовется китайским БМВ. Наши продавцы обещают, что очереди на него – временное явление.

класса M2 (большая часть) и спорткупе M3 (у него перспективы скромнее: запланировано реализовать чуть больше тысячи автомобилей). Планы смелые, но в ИРИТО уверены – «бриллианты» у нас приживутся. А чтобы утверждения не были голословными, нам предоставили возможность собственноручно опробовать модели, предназначенные для соотечественников. Забегая вперед, скажу, что общие впечатления положительные, однако без «но» не обошлось…

ГЖЕЛКИ

Среднеразмерный седан бизнес-класса «Бриллианс-M2» продается у нас с мая, примерно по 100 машин ежемесячно. В России эти машины комплектуют бензиновыми двигателями двух типов – 1,6 л (100 л.с.) и 1,8 л (136 л.с.), – причем в Европе они сертифицированы по Евро IV, а вот для нас – по Евро III. В будущем появится люксовая комплектация с турбонаддувным двигателем 1,7 л и автоматической трансмиссией. Машина понравилась, однако пока придется довольствоваться имеющимися в наличии моделями, цена на которые стартует с 455 000 руб.

ПОЧТИ СПОРТИВНОЕ, ПОЧТИ КУПЕ

Самая яркая и самая экзотическая модель «Бриллианс» – спортивное купе M3,

ТЕНЬ БМВ

Государственный холдинг Brilliance Auto основан в 1992 году. С годовым объемом выпуска более 290 000 машин он входит в пятерку крупнейших производителей Китая. С 2003 года на заводе полного цикла производят модели БМВ 3-й и 5-й серий; налажено производство автомобилей под собственным брендом Zhonghua, дизайн которых разработан итальянскими кузовными ателье. Под маркой «Бриллианс» их поставляют в Россию. В составе холдинга 15 дочерних компаний, включая заводы двигателей и микроавтобусов (лидеры китайского рынка). Разработки ведет собственный исследовательский центр, один из самых современных в КНР. «Бриллианс» уже продает машины в Германию, в планах покорение Америки. В России концерн начал продажи с 2007 года.



▲ Салон M3 выполнен в молодежном стиле. Приятно, что отделка не гремит – проверяли сами.

▼ Приборная доска выглядит чересчур уж модной.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Brilliance M2		Brilliance M3			Brilliance FRV		
Полная масса, кг	1780	1805	1692	1727	1762	1620	1620	1660
Объем багажника, л	430		375			314		
Разгон до 100 км/ч, с	18,0	15,0	15,0	9,3	10,3	20,2	15,2	16,8
Макс. скорость, км/ч	180	185	190	220	210	160		
Топливо/ запас	А-92/74 л		А-92/55 л			А-92/55 л		
Расход топлива, л/100 км	6,0 (90 км/ч)	6,2 (90 км/ч)	6,8 (90 км/ч)	6,8 (90 км/ч)	6,8 (90 км/ч)	6,5 (90 км/ч)	6,7 (90 км/ч)	7,7 (90 км/ч)
Объем двигателя, см³	1584	1834	1834	1793		1299	1584	1584
Мощность, кВт/л.с.	73,5/100	100/136	100/136	100/136	125/170	62,5/85	74,2/101	74/100
Трансмиссия	M5	M5	M5	M6	A4	M5	M5	A4
Размер шин	195/65R15	205/55R16	205/55R16	205/50R17	205/50R17	195/65R15	195/65R15	195/65R15, 205/55R16

побывавшее уже на нескольких международных выставках. Хвастаться есть чем – шасси разработано «Порше», двигатель от «Мицубиси» и, наконец, эксклюзивный итальянский дизайн. Поневоле залюбуешься… пока авто стоит на месте.

Проблемы начинаются, как только нажимаешь на газ. Кстати, для автомобиля предусмотрено два варианта мотора 1,8 л: атмосферный (136 л.с.) и «заряженный», с наддувом (170 л.с.).

Казалось бы, с таким вооружением спортивный автомобиль весом менее полутора тонн должен летать как птица. Но «Бриллианс-М3 1.8T» едет сил эдак на 90–100, и то при хорошем разгоне на полуторакилометровой прямой. А когда машину все-таки удается разогнать, приходит черед беспокоиться о торможении – останавливается спортивное купе еще хуже, чем разгоняется.

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ

ВЕРСИЯ	КОМПЛЕКТАЦИЯ	ЦЕНА, руб.
Brilliance M2		
1.6MT Comfortable	Подушка безопасности для водителя и переднего пассажира, ГУР, ABS + EBD + EDS, преднатяжители ремней безопасности, травмобезопасная регулируемая колонка, передние и задние противотуманные фары, электростеклоподъемники, центральный замок с ДУ, кондиционер, аудиосистема с CD-плеером, подлокотник с подстаканниками для пассажиров заднего ряда.	455 000
1.8MT Comfortable	Литые колеса.	499 000
1.8MT Deluxe	Климат-контроль, люк с электроприводом, аудиосистема с CD/MP3-плеером, отделка салона кожей, подушки безопасности задних пассажиров, парковочный радар.	540 000
Brilliance M3		
1.8 Classic	Фронтальные подушки безопасности, ABS + EBD, ГУР, регулируемая по углу наклона и вылету рулевая колонка, противоугонная система, защита картера двигателя, доводчики дверей, климат-контроль, регулировка водительского сиденья в 8 положениях, дистанционное управление закрыванием окон, CD/MP3-аудиосистема с 6 колонками.	В Китае от $17 000, в России около 600 000 руб.
1.8 Modern	Боковые подушки безопасности, задний парковочный радар, люк с электроприводом, кожаная обивка сидений.	
1.8T Sport	Изменяемый цвет подсветки приборов, розетка 12 В в багажнике.	
1.8T Sport Automatic	Автоматическое включение ближнего света, сабвуфер.	
Brilliance FRV		
Comfort	Фронтальные подушки безопасности, ABS + EBD, ГУР, регулируемая по углу наклона и вылету рулевая колонка, CD-аудиосистема с 4 динамиками, электропривод передних стеклоподъемников, обогрев заднего стекла.	305 000 (1,3 л), 365 000 (1,6 л)
Luxe	Климат-контроль, задний парковочный радар, регулировка водительского сиденья в 8 положениях, CD/MP3-аудиосистема с 6 динамиками, люк с электроприводом, электропривод задних стеклоподъемников, дистанционное закрытие окон, омыватель и стеклоочиститель заднего стекла.	340 000 (1,3 л), 390 000 (1,6 л)
Premium AT	Легкосплавные 16-дюймовые колесные диски, тонированные стекла, кожаная отделка сидений и руля, мультируль.	430 000

Производство «Бриллианс» роботизировано, сборочные цеха абсолютно безлюдны.

Если М3, как планируют производители, в 2009 году «доедет» до отечественного рынка, то ходовые качества, видимо, придется дорабатывать. Хотя запоминающаяся внешность при условии невысокой цены (примерно 600 тыс. руб.) может иметь успех у начинающих клерков, любящих произвести впечатление на иногородних студенток: «Девушка, вас подвезти? Я сегодня как раз на спорткупе…»

ИТАЛЬЯНСКИЙ «КИТАЕЦ»

В феврале 2009 года на российский рынок выходит пятидверный хэтчбек «Бриллианс-FRV». У него-то есть все шансы «откусить» значительный кусок доступного гольф-сегмента благодаря привлекательной цене (от 305 000 до 430 000 руб.) и довольно высокому качеству сборки.

Внешне автомобиль весьма симпатичен (рисовали его дизайнеры студии Джуджаро), внутри продуман. Но и здесь неизбежны доработки – двери порой удавалось закрыть только с третьего раза (при этом они после захлопывания мгновенно блокировались, что страшно раздражало всякий раз, когда надо было выйти из машины), да и эргономика явно не рассчитана на людей тяжелее 120 кг.

Авто оснащается двигателями 1,3 л (85 л.с.) и 1,6 л (107 л.с.). Такой мощности должно хватить для эксплуатации хэтчбека в наших условиях. ЗР

Амулет утратил силу?

Валерий Жаринов



CHERY AMULET 1,6

Изготовитель .... «Автотор»
Год выпуска 2006

В эксплуатации «За рулем» .... с августа 2006
Пробег на момент отчета .... 55 000 км

Предыдущие публикации в журнале
.... 2006, № 10, 12; 2007, № 4; 2008, № 6

Не так много времени прошло с момента последнего отчета, зато воды утекло немало – по стыку кузова с ветровым стеклом! Последнее накануне менял по страховке в «Инком-Авто», и поначалу течи будто бы не было. Едва заметные разводы на обивке потолка появились уже по истечении гарантии. Однако «большой воды» в салоне даже в сильный дождь не замечал, поэтому с ремонтом не торопился. Но вдруг, что называется, прорвало. Беда не приходит одна: в этой же поездке потек гидроусилитель руля (ГУР). Трубка напорной магистрали перетерлась о картер коробки и потихоньку травила жидкость. Благо, имел в запасе, нашелся и двухкомпонентный пластилин, которым заделал свищ. Так и ехал, подливая в бачок и вычерпывая из салона.

Стекло переклеили в редакционном техцентре, а вот менять трубку пришлось у дилера – найти запчасть в магазинах не удалось. Заодно сменил масло в коробке и гофр приемной трубы, который к тому времени тоже прохудился. Ремонт стал в кругленькую сумму – более 5000 рублей, причем 678 взяли за саму деталь (45x100 мм) и 2250– за ее замену! Кстати, гофр уже меняли – во время марафона «60 часов «За рулем».

На 47-й тысяче внезапно забуксовало сцепление – износились накладки ведомого диска. При покупке у дилера родного диска возникли сомнения: тот ли дали? Маркировка не совпадает... Продавец успокоил: дескать, в запчасти других не поставляют, поэтому ставь что дают. Легко сказать «ставь»: по шлицам диск не отцентрируешь, ведь у «Амулета» сцепление «перевернутое» (корзина стоит между коленвалом и маховиком), поэтому центр перекрыт упорной шайбой подшипника. Выручила головка «на 7» с квадратом на четверть дюйма, которой, как калибром, добился одинакового расстояния от отверстия в маховике до наружной окружности фланца пружин диска, после чего и затянул весь крепеж. Не лучшее решение, ведь если ступица немного смещена от центра, что теоретически легко допустить, то коробку на место не смонтируешь. Но в данном случае повезло.

Радость была недолгой. Через полторы тысячи километров сцепление вновь забуксовало, на этот раз уже далеко от дома. Телефон ближайшего дилера, который нашел в сервисной книжке, молчит, поэтому решаюсь на ремонт. В придорожном сервисе купил вазовский диск и переклепал его накладки на китайский. Подгоревшую корзину заменить было нечем, поэтому по-

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (0–55 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Предыдущие расходы на эксплуатацию (0–40 000 км)	134 873
Работы у официального дилера: замена масла КП, гофры приемной трубы, трубки высокого давления	5296*
Корзина сцепления	2600
Диск сцепления «Амулет» (2 шт.)	3300
Диск сцепления ВАЗ	320
Диск сцепления «СЕАТ-Толедо»	1330
Задние колодки	1700
Передние амортизаторы	5900
Задние амортизаторы	5800
Опорные подшипники стоек	1700
Буфер отбоя передний (пара)	400
Буфер отбоя задний (пара)	800
Масляный фильтр	200
Воздушный фильтр	350
Салонный фильтр (2 шт.)	1500
Опора силового агрегата	1150
Герметик стекла	420
Бензин А-92 (средний расход – 10,8 л/100 км)	38 540
Итого (0–55 000 км)	71 306
Общие расходы (0–55 000 км)	206 179
Стоимость 1 км пробега**	3,75

*Со стоимостью запчастей. **Без учета стоимости работ, большая часть которых в период 40 000–50 000 км была выполнена самостоятельно.



Меняя стекло по страховке, «умельцы» пожалели герметик. Их расчет, что до конца гарантии не протечет, оказался верным: декоративный кант, пока не отклеился, сдерживал воду.



Перетертая трубка ГУРа – заводской недочет, однако расплачиваться за небрежно проложенную магистраль пришлось из своего кармана.

ставил старую и уже через полдня своим ходом покинул гостеприимный сервис. Небольшое дробление при трогание – пустяк, на который, радуясь, внимания уже не обращаю.

Со временем дробь стихла, но по возвращении из той поездки решаем сменить сцепление целиком, авось виной всему корзина. Сказано – сделано: покупаю оригинальный комплект, правда, у другого дилера, при этом маркировка на ведомом диске совпадает с той, что была на первом, родном. Уж теперь, надеялись, сцеплению сносу не будет.

Как бы не так! Через 300 (!) километров из-под капота повалил сизый дым. В первый момент показалось, что в очередной раз подвела электрика (см. предыдущие публикации), однако по нежеланию «китайца» сдвинуться с места стало ясно – сцепление…

Добравшись до него, вижу знакомую картину: накладки развалились, а их уцелевшие вокруг заклепок части рассыпаются в руках, словно пепел. Неужто дело в материале накладок? Ответа пока нет, ведь установленный на пробу диск от «СЕАТ-Толедо 1,8» (деталь 321 0022 10) прошел еще очень мало.

Пятьдесят четвертая тысяча километров стала для «Амулета» роковой. В одночасье застучали задние амортизаторы, пошли враскачку передние, захрустели подшипники стоек и загрохотал силовой агрегат – кончилась одна из его гидроопор. А тут еще по кузову побежали паучки ржавчины... Неужели ресурс машины на исходе? Возможно, у частного владельца на данном этапе сдадут нервы и он решится на продажу авто. Мы же повременим ради накопления статистики. ЗР



Подгоревшую корзину поменяли на 54-й тыс. км, а вот посиневший маховик, надеемся, еще послужит.



С ведомыми дисками не везло. Китайские накладки, слегка подгорев, просто осыпались.

Ржавчина побила штоки задних амортизаторов, и они, разумеется, потекли. Передние коррозия тронула незначительно.

Гидроопора силового агрегата продержалась 53,5 тыс. км. Удивляет разброс цен на оригинальную запчасть: 800–1500 рублей!





Куда пропал «Гетц»?

Отдел спецпроектов ЗР



HYUNDAI GETZ

Изготовитель ....«Хёндай мотор компани» (Республика Корея)
Год выпуска.. 2006

В эксплуатации «За рулем» ....с марта 2007
Пробег на момент отчета ....28 000 км

Предыдущие публикации в журнале
....ЗР, 2007, № 8

В зарулевских конференциях стали задавать вопрос: где, мол, популярный малыш? Да вот он – в целости, сохранности и… с серьезным музыкальным образованием! Собственно, для того и покупали, чтобы не только работал вьючным осликом, но и примерял на себя всяческую электронную бижутерию.

Именно установка «музыки» выбила «Гетц» на несколько месяцев из привычных разъездов. Вместо этого по вечерам и выходным ему пришлось общаться с редактором, добровольно записавшимся в установщики. Поначалу хотели сделать машину, в которой бы можно было проводить тесты всяческой аудиоаппаратуры, заодно подумывая об участии в соревнованиях автомузыкантов… Однако по ходу дела идея неподвижного демокара выветрилась: зарулевская машина все-таки призвана оставаться транспортом, который должен перевозить аккумуляторы, канистры с бензином и бог знает что. Поэтому инсталляцию, которая затрагивает пол автомобиля, отвергли, равно как и красивости типа головного устройства без съемной панели или броских подиумов в стойках. О том, что и зачем в итоге сделали, – в «Музыкальной истории».

А ЕЗДИТЬ ЭТО УМЕЕТ?

Умеет! Проблем с машиной, в общем-то, не было, если не считать мелочей, порожденных чьим-то разгильдяйством. К примеру, как только отъехали от магазина, нас стал донимать глухой стук, исходивший откуда-то сзади. Задняя полка? Очень по-



Одним из побочных эффектов от установки шумоизоляции потолка стал… улучшенный климат: в жару салон меньше нагревается.



Восьмидюймовые динамики DLS Nobelium 8.2 устанавливать очень сложно, одним монолитным подиумом здесь не обойтись. Пришлось делать вторую часть, которая повторяет контур кармана, так как динамик не вписывается в его стандартную форму.

Пол и арки проложили материалом Dynamat Dynapad. Сделали фальшпол и продуваемый ящик для усилителя и процессора. Откинув ящик, можно достать запаску.

В багажнике поселились усилитель DLS RA10 и процессор Pioneer DEQ-P90. Последний обрабатывает сигнал для каждого канала и задает нужную временную задержку. А если добавить еще один усилитель, то можно подключить и среднечастотники…





Для любителей поэкспериментировать отметим, что при желании в треугольник от зеркал можно установить как высокочастотник, так и компактный среднечастотник. Но в большинстве случаев двухполосной системы более чем достаточно. Деталь при этом получается компактной и несложной в изготовлении.

хоже, но оказалось, что гремит не она, а дилерская рамка номера.

Проблему решили быстрее, чем искали ее причину (столь банальная не сразу придет в голову). Заодно отдадим должное качеству салона: ничего не дребезжит и не гремит, да и материалы для своего класса очень даже приличные. К слову, когда в первый раз нужно было установить магнитолу, процесс «вскрытия» торпедо занял считаные минуты – конструкция-то, как у «хонд» конца 90-х. Ясно, откуда растут ноги у корейского автопрома?

Что еще? После установки очередной охранной системы со всевозможными датчиками и видеокамерами начал дурить спидометр. Вспомнили было про гарантийку, но вовремя подумали: а не установщики ли напахали? Подергали за разъемы – все встало на свои места, и проблема больше не повторялась.

Динамика машины вызывает двойственное чувство. Едешь по городу – вроде бы нормально тянет, выбираешься на шоссе – нет, хиловата. А вот про расход топлива разговор отдельный. Так уж получилось, что вначале «Гетц» оседлали представители возрастной группы «до 25», а впоследствии – «за 50». В ре-

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ 0–28 000 км

Статья расхода	Цена, руб.
Приобретение автомобиля	325 342,37
Дополнительное оборудование (без учета «автомузыки»)	
Аптечка, огнетушитель, трос	950
Колесные диски	5500
Противоугонное устройство с установкой	6000
ИТОГО:	12 450
Содержание	
ТО-1, ТО-2	19 000
Бензин А-9 (средний расход – 8 л/100 км)	92 53 000
Мойки	6000
ИТОГО:	78 000

зультате автомобильчик массой (без нагрузки) 1050 кг с двигателем 1,4 л по первости попал в категорию прожорливых: средний расход – 9,2 л на сотню. Снизить аппетит более чем на литр удалось путем замены «прокладки» между сиденьем и рулем. Педалями ведь можно пользоваться по-разному…

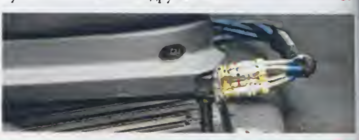
НАНОЭКСПЕРИМЕНТЫ

Как и любой автомобиль, попавший в отдел спецпроектов, «Гетц» подвергся всевозможным пыткам. Хитроумные охранные системы, камеры заднего вида, акустика всех мастей и, конечно же, нанотехнология. Модное словечко в нашем случае подразумевало нанесение на поверхность кузова покрытия из наночастиц, которые «разумно» располагаются на нем, образуя стекловидный слой. Уважаемая фирма обещала, что ни мыть машину, ни пользоваться дворниками больше не придется – вода и грязь будут отталкиваться от «Гетца», как одноименные магниты. Но мы, верные привычке, обработали этим составом ровно половину автомобиля, дабы через некоторое время оценить реальный эффект. На этом, в общем-то, все и закончилось, поскольку уже через месяц визуально оценить, какая из половинок кузова выглядит лучше, не мог никто. В том числе и представитель фирмы…

Головное устройство Pioneer DEX-P90RS и монитор Prology PCM750 – в спящем состоянии и в рабочем.

А ДЕНЬГИ?

А деньги лучше не считать: одно расстройство. Ничего не ломалось вроде бы, а как на итоговую табличку взглянешь – бр-р-р… Только второе ТО скушало 16 тысяч с лишним: салонный фильтр – 1936,80 руб., колодки передние – 2656,21 руб., колодки задние – 1972,03 руб., масло моторное – 1709,96 руб. и т.д. Да еще полсотни тысяч на бензин. Но такова цена цивилизованного общения с современным автомобилем (отметим: далеко не самым дорогим). Конечно, можно было бы выработать колодки в ноль, потянуть с заменой масла и «починить» фильтр на кухне. Но с рассуждениями на эту тему лучше знакомиться в других СМИ. **ЗР**



Двум усилителям в одном ящике слишком жарко, поэтому один из них, DLS RA40, поселился под пассажирским сиденьем.

МУЗЫКАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

Выбрав для «музыкального» тюнинга массовый и относительно недорогой автомобиль, хотели научить его «играть» так, чтобы другим стало хоть немножко, но завидно. Кроме того, его ждала участь как подвижного демокара, на котором можно проверять различные электронные новинки, так и обычного разъездного авто. Компромисс? Да, конечно.

На торпедо «Гетца» предусмотрены однодиновый слот и эдакий полудиновый кармашек. Последний хотели приспособить под монитор, но, увы, в рабочем состоянии он закрыл бы головное устройство. В итоге штатный металлический каркас 1 DIN опустили вниз, а верхушку переделали, добавив аналогичный карман из переделанной штатной установочной рамки от головного устройства. Получилось прочная и вроде бы удачная конструкция.

Затем взялись за двери. Обезжирив поверхности, обеспечили шумо- и виброизоляцию материалами Dynamat. Те поверхности, что под обшивкой, при этом проклеили материалами Xtreme и Dynaliner 1/2. Дверь явно стала глуше, однако вскоре нашелся источник неприятного звона – привод стеклоподъемника. Пришлось его открутить и тщательно проложить вибро-материалом – призвук исчез. Это свойство присуще многим тягам и ручкам: мощная акустика легко сотрясает их. Забудешь про подобные мелочи – сведут на нет все усилия. Дренажные и вентиляционные отверстия ни в коем случае нельзя заклеивать! Желание сделать из двери закрытый ящик понятно, но не уродовать же машину.

Выбрав для установки в дверях 8-дюймовые мидбасы, рассчитывали получить максимально ровный бас и хорошую атаку на разумной громкости. С этой задачей акустика DLS Nobelium справилась отлично. Но любителям выжимать по максимуму скажем, что при оглушительном давлении дверь «Гетца» все же может «подыгрывать»…

Твиттеры установили в треугольники зеркал. А для тестов подготовили специальные съемные конструкции с СЧ- и ВЧ-динамиками. Питание протянули из моторного отсека – как плюс, так и минус. Заметим, что головное устройство в «Гетце» легко изолируется от общей «массы», так как конструкция крепится к пластику. Это позволило избежать паразитных наводок.

Три пишем, пять в уме



«Мазда-3» на своей родине продается под именем Axela – производное от accelerate (ускорение) и excellent (превосходный). Как узнать местную машину на вторичном рынке, изучал Павел Леонов.
Фото: Георгий Садков.

Впервые «матрешка» (так часто называют «Мазду-3» владельцы) засветилась перед широкой публикой в 2003 году на Женевском автосалоне в виде прототипа Mazda MX Sportif, а спустя всего несколько месяцев во Франкфурте состоялась мировая премьера серийной машины. Преемницу нынешней версии обещают показать в этом месяце на автосалоне в Лос-Анджелесе. Правда, только в кузове седан. А хэтчбек продемонстрируют на декабрьском моторшоу в итальянской Болонье.

Нынешнюю «трешку» – седан и 5-дверный хэтчбек – выпускают в Японии в Хиросиме и Хофу (для европейского рынка). В основе лежит унифицированная платформа C1, на которой построены также «Форд-Фокус» и «Вольво-S40».

Кузов создан по технологии MAIDAS, обеспечивающей оптимальное распределение и поглощение энергии удара, и имеет встроенный прочный каркас, защищающий пассажиров при столкновениях. В базе – две подушки безопасности на машинах для американского рынка и минимум четыре на остальных. Это позволило автомобилю заработать в крэш-тесте EuroNCAP четыре звезды, набрав 33 балла из 36 возможных. Формально сумма баллов тянет на пять звезд, но оценку снизили за травмоопасную конструкцию передней панели.

ПОЧТИ ЕВРОПА

Машины, предназначенные для европейского и российского рынков, различаются лишь списком силовых агрегатов – у последних он короче.

К нам официально поставляют автомобили с рядными 4-цилиндровыми двигателями 1,6 л (105 л.с.) и 2,0 л (150 л.с). Оба двигателя относятся к новой серии MZR, имеют по четыре клапана на цилиндр, впрыск топлива с электронным управлением и цепной привод ГРМ. В 2006 году к ним прибавился турбомотор MZR DISI Turbo (2,3 л, 260 л.с.) с непосредственным впрыском топлива, который устанавливают только на спортивную версию MPS (Mazda Performance Series). Европейским покупателям по-

ВНЕШНЕ АВТОМОБИЛИ РАЗЛИЧАЮТСЯ БАМПЕРАМИ, ПОРОГАМИ, ПРОТИВОТУМАНКАМИ, КОЛЕСАМИ И Т.Д.:


MPS


Sport


Flash Edition


Touring


Base

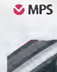
САЛОНЫ АВТОМОБИЛЕЙ ОТЛИЧАЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО УРОВНЕМ ОСНАЩЕНИЯ, НО И МАТЕРИАЛАМИ ОТДЕЛКИ:



Sport



Touring до рестайлинга и с АКП



Touring после рестайлинга



В версии Base нет даже магнитолы, только радио



MPS



везло куда больше: кроме названных, им предлагают бензиновый двигатель 1,4 л (84 л.с.) и три турбодизеля с системой питания «коммон рейл»: два 1,6 л (90 и 109 л.с.) и 143 сильный 2-литровый.

Все машины имеют привод только на передние колеса. Модификацию MPS от собратьев отличает дифференциал повышенного трения, позволяющий лучше контролировать автомобиль в различных дорожных условиях и реализовать немалый момент 380 Н·м, доступный уже с 3000 об/мин!

Изначально все двигатели агрегатировали с 5-ступенчатой механической коробкой, за исключением машин с двигателем 1,6 л в комплектации Touring. Они могут быть оборудованы 4-ступенчатым автоматом Activematic, позволяющим переключать передачи вручную. В 2006 году на автомобили с 2-литровыми моторами и версию MPS стали устанавливать механику с шестью передачами. И наконец, с апреля 2008 года в продаже появились версии с двигателем 2,0 л и 5-ступенчатым автоматом.

ПЯТЬ УРОВНЕЙ «ТРЕШКИ»

Сперва предлагали всего три уровня оснащения: Base, Touring и Sport, а после рестайлинга, проведенного в 2006 году (новая радиаторная решетка, передний и задний бамперы измененной формы, иные противотуманки в версии Sport, другой дизайн колесных дисков, новые материалы отделки салона, модифицированная приборная панель, улучшенная шумоизоляция и т.д.), к ним добавили версии MPS и Flash Edition.

«Трешки» в самой бедной комплектации Base оборудуют только двигателем 1,6 л. Список стандартного оборудования включает ABS с системой распределения тормозных усилий (EBD), усилитель экстренного торможения (EBA), фронтальные, передние боковые и оконные подушки безопасности, крепления детских кресел ISOFIX и т.д. В Touring (двигатели 1,6 и 2,0 л) добавили еще кондиционер (с двигателем 2,0 л – климат-контроль), бортовой компьютер и разные приятные мелочи. Ну а самая навороченная комплектация Sport может похвастаться системой динамической стабилизации (DSC), климат-контролем, ксеноновыми фарами с автоматическим корректором, легкосплавными 17-дюймовыми колесными дисками. Снаружи эту версию легко опознать по бамперам спортивного дизайна, пластиковым накладкам порогов и заднему спойлеру.

Специальная серия Flash Edition (только 1,6 л) призвана привлекать внимание, чему способствуют бампер с противотуманными фарами, задний спойлер, спортивные радиаторная решетка, стильные наружные зеркала, заниженная подвеска и 16-дюймовые колеса из легкого сплава с пятью двойными спицами.

Версия MPS считается вершиной модельного ряда. Дизайн экстерье-

НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ MAZDA 3

Регион	Двигатель	Кузов	Коробка	Особенности
Россия/ Европа	1,6 16V 105 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	Комплектации во многом или полностью совпадают с европейскими.
	2,0 16V 150 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	
	2,3 Turbo 16V 260 л.с.	хэтчбек	M	
Европа	1,4 16V 84 л.с.	хэтчбек	M	Двигатель 1,4 л, а также дизельные – только для этого региона.
	1,6 Diesel 90 л.с.	седан/хэтчбек	M	
	1,6 16V 105 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	
	1,6 Diesel 109 л.с.	седан/хэтчбек	M	
	2,0 16V 150 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	
	2,0 Diesel 143 л.с.	седан/хэтчбек	M	
	2,3 Turbo 16V 260 л.с.	хэтчбек	M	
США	2,0 16V 144-148 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	Региональные комплектации
	2,3 16V 151-160 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	
Япония	1,5 16V 114 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	Региональные комплектации. Правое расположение руля. Некоторые опции только для этого рынка.
	2,0 16V 150 л.с.	седан/хэтчбек	A	
	2,3 16V 171 л.с.	седан/хэтчбек	M/A	

ОФОРМЛЕНИЕ ПАНЕЛИ ПРИБОРОВ ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО ОТ КОМПЛЕКТАЦИИ, НО И ОТ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:



MPS / Sport / Touring с АКП / Base

ра и интерьера изменили не сильно – увеличили воздухозаборник в переднем бампере, установили спортивные сиденья, алюминиевые накладки педалей, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски... А вот над начинкой инженеры поработали куда основательнее – более жесткие амортизаторы и пружины дополнили увеличенными (на 1 мм спереди и на 5 мм сзади) стабилизаторами поперечной устойчивости, сделали днище более плоским днище (это позволило снизить коэффициент лобового сопротивления до 0,31), настроили выпускную систему, установили спереди тормозные диски диаметром 320 мм и внедрили усовершенствованную систему распределения и поглощения энергии удара.

ЗАОКЕАНСКАЯ ВЕРСИЯ

На американском рынке «трешки» начали продавать в 2004 году. Изначально здесь предлагали всего два уровня оснащения: I и S. Через год к ним добавили комплектацию SP23. На последние две версии устанавливали 2,3-литровый двигатель мощностью 160 л.с., а на первую – 2-литровый мощностью 144–148 л.с. (в зависимости от настройки). Все двигатели могут работать в паре как с 5-ступенчатой механикой, так и с 4-ступенчатым автоматом. У нас популярнее прочих машины с двигателем 2,3 л и автоматической трансмиссией. Впрочем, с появлением европейской версии Sport с АКП интерес к ним заметно упал. В целом уровень оснащения местных комплектаций примерно повторяет европейские: I соответствует Base, S – Touring, SP23 – Sport, за исключением некоторых отличий. Так, «мазды»-американки в базе имеют лишь две подушки безопасности, стальные колеса, минимум электронных помощников и даже в самых богатых комплектациях довольствуются кондиционером. Зато можно приобрести автомобиль с кожаным салоном (в SP23 уже в базе) и круиз-контролем.

После рестайлинга 2006 года к уже имеющимся комплектациям прибавили I Touring, S Touring и S Grand Touring, убрав при этом SP23. В 2007-м I и S переименовали в I Sport и S Sport соответственно, а в 2008-м добавили Touring Value (сродни нашей Flash Edition). Машины в этих комплектациях на российский рынок пока не везут.

Заокеанские авто традиционно отличаются оптикой, бамперами (на них выштамповки под квадратные номера) и оцифровкой приборной панели. Не следует забывать, что у «американцев» и «европейцев» разные коды запчастей; российские официальные дилеры не располагают соответствующими каталогами, поэтому с поисками и заказом деталей неизбежно возникнут проблемы.

МЕСТНАЯ ПРЕРОГАТИВА

На «акселы», продающиеся на внутреннем рынке Японии, устанавливают бензиновые двигатели трех типов: 1,5 л (114 л.с.), 2,0 л (150 л.с.) и 2,3 л (171 л.с.). Версии с моторами 1,5 л и 2,3 л оборудуют как 5-ступенчатыми механическими, так и 4-ступенчатыми автоматическими трансмиссиями, тогда как машины с 2-литровым двигателем – только автоматами. Всего насчитывается четыре уровня оснащения: 15F, 20C, 20S и 23S. Кузов седан обозначается словом Sedan в названии комплектации, а хэтчбек – Sport. Самую бедную версию 15F выдают барабанные тормоза сзади, 15-дюймовые стальные колесные диски и отсутствие кожаной оплетки на рулевом колесе, а комплектации под литерой S легко опознать по спортивному обвесу.

Все версии «аксел» опционально могут быть оборудованы ЖК-дисплеем и системой навигации. Вдобавок в изобилии встречаются опции, не предлагаемые в других странах. Например, дополнительные приборы, распорки передних стоек, зеркала заднего вида с повторителями указателей поворота, подсветка дверных емкостей, камера заднего вида и т.д.

Ну а в целом автомобили из этого региона, так же как привозимые из Америки, не снискали особой популярности у отечественных покупателей. И не столько из-за расположения руля, сколько по той причине, что у себя дома есть из чего выбрать. **ЗР**

Редакция благодарит Клуб владельцев Mazda 3 (www.mazda3-club.ru) за помощь в организации съемок.

Конь в сапогах

Вседорожники у россиян в особом почете. Внушительный вид, полный привод и особый имидж их обладателей, чувствующих свою избранность, делают свое дело. Плоды любви – огромный выбор этих автомобилей на вторичном рынке. Спрос и предложение на ходовой товар изучал Павел Леонов. Фото: Константин Якубов.

На сей раз нас заинтересовали солидные, преимущественно рамные автомобили с приводом на все колеса, наличием всевозможных блокировок, большим клиренсом и хорошей геометрической проходимостью. Эти условия потребовали исключить из списка паркетники и обратиться к настоящим «проходимцам». Средняя стоимость – 1–1,5 млн. руб., однако цена конкретного экземпляра может существенно отличаться как в большую, так и в меньшую сторону.

В основном это изделия японского и немецкого автопрома. На рынке представлены также машины из Америки, Кореи и других регионов, но их доля невелика. В поле зрения попадают в первую очередь «ленд крузеры», «туареги», «лексусы-RX», -GX и -LX, «мерседес-бенц» с литерами ML и G, «патрули», «паджеро», «хаммеры» и т. д. Цена и возраст напрямую зависят от престижности марки. Примерная стоимость машин разных моделей приведена в таблице.

Поиск решили вести по всем направлениям: автосалоны, рынки и, наконец, объявления в печатных изданиях и Сети.

БЕЗ ХЛОПОТ

Покупать подобный автомобиль с рук, на наш взгляд, не стоит. Во-первых, большинство хозяев дорогих машин не будут продавать своего железного коня по объявлениям – больно долго и хлопотно, поэтому основную массу реализуют перекупщики и мелкие конторы,



РИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ МАШИН НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ МОСКВЫ

арка, модель	Объем двигателя (л), тип КП	Год выпуска	Пробег, км	Цена, руб.
ендай-Санта Фе»	2,4 M	2004	32 516	570 000
узуки-Гранд Витара»	2,0 M	2007	38 274	699 720
ИА-Соренто»	2,5 D A	2005	78 260	720 000
адиллак-SRX»	4,6 A	2004	55 537	800 000
Шевроле-Трейлблейзер»	4,2 A	2006	76 800	820 000
ольксваген-Туарег»	3,2 A	2005	47 899	924 630
«Форд-Экспедишн»	5,4 A	2004	34 049	970 200
ойота-Ленд Крузер 120 Prado»	4,0 A	2005	73 214	1 145 250
ойота-Ленд Крузер 100»	4,7 A	2002	124 876	1 149 540
убару-Трибека»	3,0 A	2006	14 086	1 177 000
«Ниссан-Патруль»	3,0 D A	2006	44 846	1 200 000
«Рейндж-Ровер»	4,4 A	2005	86 528	1 250 000
«Лексус-RX300»	3,0 A	2005	42 102	1 274 000
«Хаммер-H2»	6,0 A	2003	64 890	1 277 000
«Мицубиси-Паджеро»	3,2 TD A	2007	31 000	1 280 000
«Лексус-GX470»	4,7 A	2004	77 472	1 399 000
«Порше-Кайенна»	4,5 A	2003	50 068	1 510 000
«Мерседес-Бенц ML350»	3,5 A	2005	54 500	1 536 885
«БМВ-X5»	3,0 TD A	2004	62 443	1 617 000
«Лексус-LX470»	4,7 A	2006	89 258	1 900 000
«Тойота-Ленд Крузер 200»	5,7 A	2008	4178	2 374 050
«Лексус-LX570»	5,7 A	2008	2150	3 748 499

Россияне очень любят большие мощные автомобили, однако нынешние цены на топливо лишний раз заставляют задуматься при покупке многолитровых монстров. За «Форд» (на переднем плане) просят 970 тыс. рублей.





Покупая вседорожник, необходимо тщательно осмотреть лакокрасочное покрытие: езда по полям и лесам оставляет много шрамов, а это повод для торга.

Пятилетний «Хаммер-Н2» может стать вашим за 1 млн. 277 тыс. рублей. Но мало купить, надо еще содержать! Только налог и страховка сопоставимы со стоимостью новых «Жигулей».

Вряд ли кому придет в голову покорять на этом «Порше» суровое бездорожье. Его стихия – скоростные автобаны. Под капотом табун из 450 «коней». Цена машины 2003 г.в. – 1,5 млн. рублей.





а их наценка пропорциональна аппетитам, которые не всегда адекватны. Во-вторых, благодаря своему статусу и стабильно высокому спросу на рынке вседорожники в особом почете у угонщиков, поэтому юридическую составляющую сделки проверять придется много тщательней. Да еще и техническое состояние необходимо оценить в обязательном порядке, ведь ремонт очень дорог. На круг выходит немало, почти та же дилерская наценка в 5–15 % от стоимости машины.

Итак, наш выбор – крупный автосалон. Все автомобили, продающиеся здесь, имеют чистую историю, поскольку проходят не только техническую, но и юридическую экспертизу, о чем составляются соответствующие акты. С этим не всегда гладко лишь у «американцев» – несмотря на наличие отчетов AutoCheck и CARFAX (история транспортного средства, основанная на записях из тысяч общественных и частных источников, включая все управления транспортных средств в США и Канаде, а также многие станции техосмотра, аукционы, автомобильные заводы и полицейские отделы), стопроцентную гарантию достоверности данных, относящихся к ввезенным из-за океана машинам, никто не даст: наши умельцы научились подделывать и заморские документы. Поэтому официалы «американцев» не жалуют и берут их только на комиссию.

Выбор интересующих нас авто весьма обширен: одновременно на площадках представлено по 30–50 экземпляров. Ассортимент на любой кошелек. Так, нам попался «Мерседес-Бенц ML430», 272 л.с., автомат, 2000 г.в., с пробегом 108 тыс. км и внушительным списком оборудования всего-то за 620 тыс. рублей. Другая крайность – «Лексус-LX470», 238 л.с., автомат, 2007 г.в., пробег – 40 тыс. км, есть буквально все, цена – 2,2 млн. рублей. Встретился и феномен российского рынка – «Тойота-Ленд Крузер 200» 2008 г.в., с пробегом 124 км. Запросили за него аж 3 млн. 216 тыс. целковых! При том что цены на новую машину у официальных дилеров стартуют с отметки 2 млн. 147,5 тыс. рублей. Да, 20-месячные очереди делают свое дело. Правда, желающих переплатить миллион пока не нашлось. И вряд ли найдутся, ведь машина ввезена из США и, следовательно, без гарантии.

Состояние автомобилей в среднем на четыре-пять баллов по пятибалльной шкале. Обслуживают их, как правило, у дилеров, денег не жалеют, а эксплуатируют по-божески – не многим приходит в голову возить в багажнике кирпичи или залезать в тракторную колею.

Еще один аргумент в пользу официального пути – вступившая в силу новая редакция закона «О защите прав потребителей». Если что не устроит или всплывут подводные камни, есть кому предъявлять претензии. В случае же с диким рынком ищи ветра в поле.

К неофициалам и частникам есть смысл обращаться, лишь когда потенциальная покупка ввозится из США – ведь,



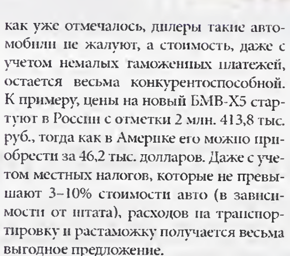


«Тойота-Ленд Крузер» и «лексусы» GX- и LX-серий особенно полюбились россиянам, поэтому расходятся как горячие пирожки. И это притом, что стоимость даже б/у экземпляров часто превышает 1,5 млн. рублей.

«КИА-Соренто» неплохо приспособлен для внедорожных приключений и при этом значительно дешевле своих одноклассников. Так, трехлетний автомобиль с пробегом до 70 тыс. км можно купить за 650 тыс. рублей.



«Хаммер-Н1»: вчера в армии, сегодня на рынке. Правда, за широкие лампасы придется выложить аж 2 млн. 50 тыс. рублей. И это за десятилетнюю машину со 100-тысячным пробегом!..



как уже отмечалось, дилеры такие автомобили не жалуют, а стоимость, даже с учетом немалых таможенных платежей, остается весьма конкурентоспособной. К примеру, цены на новый БМВ-Х5 стартуют в России с отметки 2 млн. 413,8 тыс. руб., тогда как в Америке его можно приобрести за 46,2 тыс. долларов. Даже с учетом местных налогов, которые не превышают 3–10% стоимости авто (в зависимости от штата), расходов на транспортировку и растаможку получается весьма выгодное предложение.

ГРЯЗЕМЕШАЛКИ

Существует особая когорта настоящих вседорожников – монстры, специально подготовленные и доработанные для покорения серьезного бездорожья. В комплекте, как правило, специальные шины, лебедки, буксировочные тросы, шноркели, стропы для лебедок, компрессоры, реечные домкраты, сенд-траки, блокировки, силовые стальные и легкосплавные бамперы, кенгурятники, багажники, пороги и т.д. Порой это оборудование увеличивает стоимость исходного автомобиля в несколько раз. Поэтому прежде всего нужно определится с приоритетной задачей: доехать до дачи по весенней распутице, или отправиться в офф-роуд-пробег, или принять участие в соревнованиях по трофи-рейдам и т. п.

Разумеется, можно доукомплектовать стандартный автомобиль самостоятельно, но работа эта, особенно для новичка, чревата весьма значительными издержками – моральными, физическими и финансовыми. Впрочем, покупка готового вездехода тоже лотерея: с одной стороны, все уже сделано, с другой – не известно, как это эксплуатировалось. Ведь, скорее всего, на машине не в магазин за хлебушком ездили, а по уши зарывали ее в болотной грязи.

Есть еще один вариант – приобрести новый автомобиль, подготовленный в специализированной компании. Правда, его тоже нельзя отнести к бюджетным: новый «Ленд-Ровер Дефендер 110» с внушительным списком переделок обойдется в 2,5 млн. рублей. Цена даже УАЗов, доработанных для покорения непроходимых мест, переваливает за психологический рубеж – миллион. К тому же по дорогам общего пользования передвигаться на таких вездеходах не очень удобно. Да и техническое обслуживание им требуется гораздо чаще. **ЗР**

Редакция благодарит руководителя отдела продаж комиссионных автомобилей ТЦ «Кунцево» Алексея Максимова за помощь в подготовке материала.



Чтобы не погасло

Этот ярко-красный баллон должен быть в каждом автомобиле. Без него не пройти техосмотр и, главное, не потушить пожар. Но все ли огнетушители способны реально бороться с пламенем? В огонь полез Алексей Воробьев-Обухов.

Проблемы начались еще до закупки огнетушителей – какие брать? Все, кто честно проходил техосмотр, уверенно заявляли: мол, нужны только двухлитровые и с манометром, иначе выгонят. Но где это сказано?

Читаем Правила – ничего подобного там нет! Ни ссылок на ГОСТ, ни намеков на них… Так чем же руководствуются милиционеры?

ВАМ ТАЛОНЧИК ИЛИ ТУШИТЬ?

Звоним в МВД: просветите, какой огнетушитель надо возить в легковом автомобиле. И тут сюрприз: получается, что все требования к объему и типу огнетушителей – надуманные! В открытую их никто не подтверждает, ссылаются на Наставление по пожарной безопасности НПБ 166–97. Существует, мол, Приложение 4 к этому наставлению, вот там все и сказано. Мы не поленились, нашли упомянутое приложение. Оно оказалось… рекомендуемым! Говоря проще, необязательным. Что касается гаишников, они якобы руководствуются ведомственным приказом МВД, который основан как раз на Приложении 4, – но этого приказа толком никто не видел!

Само Приложение 4 тот еще документ. К примеру, в п. 1 сказано, что огнетушитель должен быть порошковым или хладоновым. Все ясно? А вот и нет, чуть ниже читаем: «Допускается применение на автотранспортных средствах углекислотных огнетушителей, если они имеют огнетушащую способность не ниже, чем рекомендованные для этой же цели порошковые или хладоновые огнетушители». А как водитель определит, ниже или не ниже?

В п. 4 сказано, что «легковые и грузовые автомобили должны комплектоваться порошковыми или хладоновыми огнетушителями с вместимостью корпуса не менее 2 л». То есть количество порошка вообще не имеет значения – был бы корпус двухлитровый?

Теперь о типе порошка; п. 3 указывает: «…в качестве заряда в порошковых огнетушителях целесообразно использовать многоцелевые порошковые составы типа АВСЕ».

Видите, никакой категоричности! Разве что п. 9 прямо запрещает хранение огнетушителей в багажнике и в других местах, доступ к которым затруднен. Но и это требование не обязательно для исполнения, потому что все Приложение 4, как мы уже отмечали, снабжено пометкой: «РЕКОМЕНДУЕМОЕ»! Это



7 место — ОП-1(6)-13 В, С-01

Заявленный производитель .... не указан; судя по ТУ, Белоруссия
Ориентировочная цена .... 200 руб.

(+) Цена – вне конкуренции.

(–) Полная неработоспособность.

Ну что тут оценивать, если при попытке потушить очаг возгорания отламывается рычаг! Остается разве что отвернуть крышку и посыпать огонь порошком вручную. Но это занятие для смелых.

6 место — ОП-2(6) ВСЕ-01

Заявленный производитель .... не указан; судя по ТУ, Белоруссия
Ориентировочная цена .... 270 руб.

(+) Более широкая горловина, чем у худшего из представленных.

(–) Полная неработоспособность.

Баллон больше предыдущего, а порошка в нем те же 1,1 кг. Недосып, однако! Оценить качество тушения не смогли, поскольку сломался рычаг. Но сыпануть порошком тут легче – горловина шире.

5 место — ОВ-1

Заявленный производитель: НПК «Системы и технологии противопожарной безопасности», Санкт-Петербург
Ориентировочная цена .... 210 руб.

(+) Дешевый, легкий, простой.

(–) Малый заряд.

Если исходить из требований ГИБДД, этот огнетушитель для комплектации автомобиля непригоден. Зато недорогой, легкий и самый быстрый в использовании. Малый объем заряда позволяет рассчитывать на тушение огня лишь в его зародыше.

4 место — МИГ ОП-2(з)

Заявленный производитель: ЗАО «ПОЖтехника», Витебск, Белоруссия
Ориентировочная цена .... 270 руб.

(+) Если будете в Белоруссии, найдете, где купить: указаны адреса складов.

(–) Малое рабочее давление.

Изготовители почему-то сэкономили на вытесняющем газе. Низкое рабочее давление (самое маленькое среди семи образцов) уменьшило длину струи и время работы. К тому же в баллоне осталось почти предельно допустимое количество неиспользованного порошка.



3 место — ОП-2(з) ВСЕ	2 место — ОП-2(з) АВСЕ	1 место — ОП-2(з) АВСЕ
Заявленный производитель: группа компаний «АПТВ», Ярославль	**Заявленный производитель:** ПО «Пожтехавтоматика», Москва	**Заявленный производитель:** ООО «Меланти», Рудня
Ориентировочная цена 380 руб.	**Ориентировочная цена** 310 руб.	**Ориентировочная цена** 270 руб.
+ Самая большая длина струи.	+ Есть кронштейн для крепления.	+ Самый легкий (3 кг) и долгоиграющий.
– Высокая цена, наибольшая масса (4 кг).	– Скромная длина струи.	– Наибольшее время подготовки к работе.
К недостаткам отнесем неспособность потушить костер (там твердое топливо!), но от автомобильного огнетушителя этого и не требуется. Среди собратьев он оказался самым деесспособным по времени подготовки к работе и по длине струи.	У этого огнетушителя в комплекте оказался кронштейн для крепления. Найти бы еще место для него в автомобиле компакт-класса!.. Замечаний к работе изделия нет, хотя длина струи могла быть и побольше. Порошок израсходовал на 93% – лучший в группе результат.	На пожаре с этим огнетушителем можно не суетиться. (Сначала, правда, придется на полсекунды дольше подождать, зато потом струя будет исправно бить на 6,5 м в течение целых 21 с! И внутри порошка останется немного.

примерно как знак «50» на голубом фоне – мол, мы советуем, а там как хочешь.

Но важен-то не талончик, а чувство защищенности. Поэтому оставим споры о букве закона юристам и займемся его духом.

ЧТО НА ПОЛКАХ?

Мы приобрели: порошковые огнетушители ОП-2 от четырех производителей с контрольными манометрами, позволяющими с первого взгляда определить работоспособность; два белорусских огнетушителя ОП-1 и ОП-2 в пластиковых корпусах с газогенераторными патронами (в них при взведении рычага прокалывается ампула и начинается химическая реакция с бурным выделением газа, вытесняющего порошок); наконец, произведенный в Санкт-Петербурге миниатюрный аэрозольный баллончик – наподобие тех, которыми травят тараканов. Он, конечно, никак не подходит под рекомендации вышеупомянутого приложения, но имеет пиктограмму с автомобильчиком и наклейку: «Для дачи, дома, автомобиля». Стало быть, наш клиент.

Осталось отвезти спасительные (или нет?) баллоны экспертам испытательного центра пожарной безопасности и ждать результатов. Проверку производили по требованиям официального стандарта, но приобретать по 20 образцов каждого изделия, что требуется при их сертификации, мы, конечно, не стали. Поэтому полученные цифры справедливы для конкретных экземпляров огнетушителей. С другой стороны, владелец машины тоже покупает их не десятками и надеется на стабильность качества – на то и знак соответствия всем требованиям стандарта.

При испытаниях реальный автомобиль, разумеется, не жгут. Считается, что порошковый огнетушитель с массой заряда 2 кг должен потушить горящую смесь из 14 л бензина и 7 л воды, налитую в стальной противень диаметром 900 и глубиной 150 мм. Такой вот эквивалент. Забегая вперед, скажем: четыре из семи огнетушителей только что загоревшийся автомобиль смогут потушить. Остальные – увы!

БРАТЬЯ, НО БЛИЗНЕЦЫ ЛИ?

Огнетушители в металлических корпусах с контрольным манометром, на первый взгляд, кажутся близнецами. Но внимательное изучение позволяет найти целый ряд различий. Начнем с того, что пластиковые сопла-распылители разные и это отражается на длине и форме выбрасываемой струи порошка.

Огнетушитель МИГ производства витебского ЗАО «ПОЖтехника» выделился самым низким рабочим давлением: всего 1,0 МПа. У остальных – 1,4 МПа. Это сразу позволяет прогнозировать меньшую длину струи и меньшее время работы.

Огнетушитель группы компаний АПТВ из Ярославля заряжен порош-

ком, рассчитанным на тушение пожаров групп B, C, E, то есть вызванных горением жидких и газообразных веществ и электрооборудования. Твердые вещества ему не по зубам, но, как объяснили эксперты, для автомобиля это несущественно, ибо в стандартах под твердыми веществами понимаются дрова, а не пластик.

Два газогенераторных огнетушителя различаются диаметром корпуса и количеством порошка. В ОП-1(б) его должно быть, судя по этикетке, 1 л, а по прилагаемому паспорту – 0,5 кг. В ОП-2(б) сведения присутствуют лишь в паспорте, обещающем 1,4 кг порошка «Вексон АВС-50».

Наконец, питерский баллончик зашифровал все, что можно и что нельзя. То, чем он тушит пожар, вытесняется азотом и углекислым газом и является «экологически чистым» составом, обладающим «высокой дымоосаждающей способностью». А подтверждают это лицензия ГУ ГПС МВД РФ, гигиеническое заключение Минздрава и сертификат пожарной безопасности (то есть сам баллон причиной пожара стать не может).

ПОСЛЕ ФИАСКО НАДЕЖДА НА КАСКО

Согласно ГОСТ Р 51057–2001, которому должны соответствовать все переносные огнетушители, вероятность их безотказной работы должна быть не менее 95%. Иными словами, каждый двадцатый огнетушитель может и не сработать. Не очень обнадеживает, но ничего не поделаешь. Стопроцентную гарантию дает… ну, это все знают.

Тем удивительнее «невезение», подстерегавшее белорусские газогенераторные огнетушители. Мы не смогли оценить ни длину, ни время выхода струи порошка – пластиковый рычаг запорно-спускового механизма при взведении просто… сломался и остался в руках изумленного эксперта. Причем подобное произошло дважды! Есть слабая надежда на то, что доставшиеся автолюбителям 38 экземпляров в случае беды сработают. Сомнение в этом, однако, породили результаты взвешивания порошка: вместо заявленных 0,5 кг и 1,4 кг его оказалось по 1,1 кг. Иными словами, сыпали явно от руки и на глаз.

Что касается питерского изделия, эксперты единодушно рекомендовали его для использования, скажем, на кухне, но не в авто: 700 г состава для тушения запылавшей машины не хватит. Остальные огнетушители вполне подходят для автомобиля. ЗР



Гори-гори ясно! Из семи огнетушителей наш экзамен сдали четыре.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Место	Модель	Длительность подачи струи, с	Длина струи, м	Время готовности, с	Остаток заряда, %	Масса заряда, кг
	ГОСТ Р 51057–2001	не менее 6	не менее 2	не более 6 (для газогенераторных)	не более 15	–
1	ОП-2(з) АВСЕ, ООО «Меланти»	21	6,5	3,2	9	2,0
2	ОП-2(з) АВСЕ, ПО «Пожтехавтоматика»	18	5,1	2,8	7	2,0
3	ОП-2(з) ВСЕ, ГК «АПТВ»	11	6,8	2,5	7	2,0
4	МИГ ОП-2(з), ЗАО «ПОЖтехника»	9	4,7	2,7	14	2,0
5	ОВ-1	14,5	4,4	1,4	5	0,7
6	ОП-2(б) ВСЕ-01	–	–	–	–	1,1
7	ОП-1(б)-13 В, С-01	–	–	–	–	1,1

РАСКОКСОВКА ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

Ориентировочная цена – 130 руб.

Фирма ХАДО начала сотрудничество с немецким химическим концерном BASF с выпуска небольшого тюбика с препаратом «Антикокс». Как следует из названия, он предназначен в первую очередь для раскоксовки поршневых колец, но заодно также очищает камеру сгорания, клапаны, свечи, промывает систему смазки. Причем вся процедура занимает лишь около 15 минут!

Отметим, что теперь компоненты BASF, одного из мировых лидеров химической промышленности, используются и при производстве других присадок и препаратов ХАДО.



ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ПРОВОДА SPORT-RACING

Ориентировочная цена – 400 руб.



Провода Sport-Racing от компании «Хорс» отличаются усиленной двухслойной изоляцией из высококачественного силикона, что обеспечивает бесперебойную работу двигателя в условиях критических температур; им не страшно пробивное напряжение до 50 кВ. Можно даже повредить внешний защитный слой изоляции: прочные термостойкие нити выдержат.
Внешне изоляция проводов Sport-Racing отличается люминесцентными оттенками желтого и красного цветов.

СВЕЧИ «НЕМЦАМ» И «ФРАНЦУЗАМ»

Ориентировочная розничная цена – от 200 руб., в зависимости от типа свечи.

Компания NGK предлагает на вторичном рынке три новых свечи зажигания, выполненных в соответствии с современными требованиями. Например, PFR6X-11 – это гибридная свеча для автомобилей «Ауди» с двигателями FSI (2,8 л, 154 кВт). Ее отличие от обычных состоит в организации так называемого полуповерхностного разряда. Центральный электрод диаметром всего 0,6 мм снабжен платиновой накладкой. Защиту от нагара обеспечивают два дополнительных боковых электрода. Если искра не пробивает на главный боковой электрод, она проскальзывает через вершину изолятора и перепрыгивает на один из дополнительных боковых электродов, воспламеняя при этом топливную смесь и удаляя частички сажи.



Для автомобилей «Мерседес-Бенц» предназначена свеча PLKR7A с резьбой M12 длиной 26,5 мм. Как тонкий центральный электрод, так и боковой электрод этой свечи оснащены платиновыми накладками.
Наконец, моделям «Рено» с двигателем 1,2 л / 55 кВт адресована свеча зажигания LZKAR7B. Она также имеет резьбу M12 x 26,5 мм, но ее шестигранник рассчитан под ключ S14.

ЗИМНИЕ ШИНЫ ARCTRAC

Ориентировочная цена – 5200–8900 руб., в зависимости от типоразмера.



Компания «Амтел-Фредештайн» представила зимние шипованные шины Vredestein Arctrac и Vredestein Arctrac SUV. Фактически это первые зимние шипованные шины Vredestein для экстремально низких температур, которые были созданы после длительного изучения климатических условий России.
Специальная конструкция протектора делает крепление шипов более прочным и надежным. Конические диагональные канавки предотвращают налипание снега на покрышку.
Модель Arctrac SUV для вседорожников отличается более широким протектором, улучшенными сцепными свойствами и управляемостью, что необходимо для тяжелых полноприводных автомобилей. Кроме того, в этих шинах применен двойной каркас из специального волокна и прочный корд.
Шины Arctrac представлены в 11 типоразмерах с посадочным диаметром от 16 до 18 дюймов и шириной профиля от 205 до 265 мм. Среди этих моделей есть и низкопрофильная зимняя шина размерностью 225/45R17.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ ENERGIZER

Ориентировочная цена – от 1700 руб., в зависимости от конкретного типа

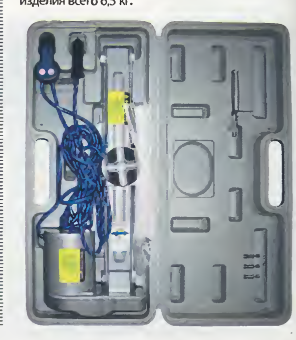
Бренд Energizer (торговая марка Eveready Battery Company, входящей в концерн Johnson Controls) до сих пор ассоциировался исключительно с батарейками для бытовой аппаратуры. Теперь на российском рынке у них появились «старшие братья» – автомобильные аккумуляторы.
Это батареи с увеличенными пусковыми токами, герметичные и необслуживаемые. Среди них есть и модели, выполненные по технологии AGM, обладающие повышенной выносливостью и сроком службы до 12 лет.
Всего же предлагается шесть линеек батарей: Premium AGM (70 и 95 А·ч), Premium (44–100 А·ч), Plus (35–95 А·ч), просто Energizer (35–90 А·ч), «грузовые» Premium Truck (140–225 А·ч) и Commercial (90–225 А·ч).



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ДОМКРАТ

Ориентировочная цена – 4000 руб.

Компания VARTA Electronics, известная больше аудиосистемами, на этот раз представила домкрат с электроприводом V-CJ2.01. Он изготовлен из нержавейки и способен при питании через гнездо прикуривателя поднять до 2000 кг на высоту от 135 до 430 мм. Управление – с проводного дистанционного пульта с подсветкой. Последняя окажется весьма кстати в темное время суток на неосвещенной дороге.
Потребляемый ток не превышает 20 А, масса изделия всего 6,5 кг.



Факел или искра?

Соединить поршневой и реактивный двигатели? А почему бы и нет, решили создатели плазменно-форкамерных свечей Plazmofor. Что из этого вышло, выясняют эксперты Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

До сих пор нам откровенно не везло ни с «плазмой», ни с миниатюрными ракетными двигателями. В ЗР, 1998, № 12 мы испытывали свечи зажигания фирмы ПАКР Лтд., в ЗР, 2006, № 4 – изделия «Бутаец» и т. п. Объединяло эти изделия обилие красивой терминологии, кустарное исполнение и полная профнепригодность. Однако на сей раз перед нами симпатичные фирменные свечи из Днепропетровска. Проверим?

НАЧНЕМ С ТЕРМИНОЛОГИИ

Сразу хочется поспорить: ну при чем тут плазма? Слово красивое, спору нет, только чем процесс зажигания в подобных свечах принципиально отличается от протекающего в бошевских или уфимских? Жонглировать терминами можно бесконечно, но сопоставлять плазменно-форкамерные свечи с электроискровыми – то же самое, что сравнивать, скажем,



Пометка «Сделано для Европы» (на английском) несколько удивляет. Особенно в свете рекомендаций подвинуть угол опережения зажигания «до +/– 5 град.». Так и представляешь добропорядочного европейца с брелоком от BMW в одной руке и со стробоскопом в другой…

«мерседесы» с автомобилями. Тот же разряд пробивает тот же искровой зазор. Так что и обычный «Бриск», и NGK – тоже, по сути, плазменные генераторы.

А как насчет форкамеры и объемного зажигания? С этим разберемся подробно. Нам помогут два двигателя – карбюраторный ВАЗ-21083 и впрысковый ВАЗ-2111, установленные на стендах. Ради объективности возьмем за базу для сравнения недорогие свечи Finwhale (считаем их штатными) и оценим эффект от использования двух других комплектов: традиционного, но дорогого NGK (без всяких форкамер и объемных взрывов) и собственно объекта исследования – свечей «Плазмофор-Супер» ПФ А17ДРМ. Последовательно установили каждый из трех комплектов на моторы, прогрели последние до фиксированных температур масла и тосола, замерили мощность, расход топлива, токсичность отработавших газов. Данные в таблицах – можно сравнивать.

ФАКЕЛ СВЕТА В ТЕМНОМ ЦАРСТВЕ

Сразу очевидно одно: нет ни провала, ни триумфа! Закройте рукой наименование свечей и попробуйте догадаться, какие показатели в таблицах относятся к плазменно-форкамерным, а какие – к обычным.

Конечно, мощность по сравнению с самыми дешевыми свечами Finwhale слегка подросла. Но и обычные NGK на обоих моторах выдали аналогичные цифры! Сравнение расходных характеристик различных комплектов особой радости не доставило: все различия – вблизи погрешности измерений, причем скорее в пользу NGK. А вот насчет токсичности «Плазмофор» смотрится получше: содержание в выхлопе и окислов азота NO_x, и остаточных углеводородов СН с этими свечами упало сильнее.

И все же – где обещанная мощность? Возможно, ключ в забавной фразе на упаковке: «Рекомендуется эксплуатация с коррекцией угла опережения зажигания (до +/– 5 град.)». Что ж, попробуем. Логика подсказывает: хочешь добавить мощности – крути зажигание вперед.

ОБЕЩАНО ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ. ЦИТИРУЕМ РЕКЛАМУ

Плазменно-форкамерные свечи объединяют преимущества плазменного и форкамерного зажигания. По мощности поджига они в десятки раз превосходят электроискровые свечи зажигания. Их электроды сконструированы в виде ракетного сопла с форкамерой. При подаче высоковольтного импульса в зазоре между электродами происходит пробой, образовавшийся плазменный сгусток выталкивается в камеру сгорания (использован принцип работы импульсного ускорителя плазмы)... Преимущества плазменно-форкамерных свечей: увеличение мощности двигателя за счет более полного сгорания топлива, повышение экономичности двигателя при сохранении мощности, улучшение динамических характеристик автомобиля, устойчивая работа на низкооктановом бензине... надежный пуск при пониженных температурах, повышенный ресурс работы... снижение токсичности выхлопных газов.



Чтобы точнее оценить объем форкамеры, свечу распилили: нет, больше 0,025 см³ никак не получается. Тесновато, однако...

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИ ШТАТНОЙ РЕГУЛИРОВКЕ

ВПРЫСКОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-2111

	Усредненные эффекты, % относительно свечей Finwhale F510					
	Мощность	Расход топлива	КПД	CO	CH	NOx
Обычные свечи NGK BPR6E-11	0,36	–2,46	1,10	–10,88	–4,28	–0,68
Плазменно-форкамерные свечи «Плазмофор» ПФ А17ДРМ	0,46	–0,76	0,36	–15,63	–6,08	–8,27

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИ ШТАТНОЙ РЕГУЛИРОВКЕ

КАРБЮРАТОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-2108

	Усредненные эффекты, % относительно свечей Finwhale F510					
	Мощность	Расход топлива	КПД	CO	CH	NOx
Обычные свечи NGK BPR6E-11	1,31	–1,12	2,29	–12,57	6,29	4,99
Плазменно-форкамерные свечи «Плазмофор» ПФ А17ДРМ	1,06	0,37	1,52	–6,37	–11,23	–16,45

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИ ИЗМЕНЕНИИ УГЛА ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ

КАРБЮРАТОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-2108, РЕГУЛИРОВКА УОЗ +5 ГРАД.

	Усредненные эффекты, % относительно свечей Finwhale F508					
	Мощность	Расход топлива	КПД	CO	CH	NOx
Обычные свечи NGK BPR6E-11	6,52	–8,25	11,05	–15,45	19,56	34,61
Плазменно-форкамерные свечи «Плазмофор» ПФ А17ДРМ	5,87	–4,04	6,15	–9,56	–1,23	14,6

Примечание. Базовые эффекты определяли при штатных регулировках УОЗ.

Плазменно-форкамерные свечи при сравнении с обычными не показали ни решающих преимуществ, ни заметных недостатков, отсутствие которых уже радует.

НАШ КОММЕНТАРИЙ. А ЕСТЬ ЛИ ФАКЕЛ?

В конце 70-х годов прошлого столетия в моду вошли форкамерно-факельные моторы. Знатоки вспомнят двигатель ЗМЗ-4022.10 для первых «волг» ГАЗ-3102. Сам принцип воспламенения топливо-воздушной смеси факелом горящего топлива очень заманчив, так как позволяет резко повысить скорость сгорания и, следовательно, поднять мощность двигателя. Но самое важное – становится возможным сгорание очень бедной смеси, в которой обычный фронт пламени уже не распространяется. Это открывало путь к резкому снижению токсичности отработавших газов.

От двигателей – к свечам. Что требуется для форкамерного процесса? Во-первых, разделить камеру сгорания на две – форкамеру и расширительную. В нашем случае это присутствует. Но для создания факела, способного на объемный поджиг смеси, нужно накопить в форкамере достаточный запас внутренней энергии (а проще – топлива), способной дать импульс потоку газа. В ДВС объем форкамеры составляет 10…25% от объема камеры сжатия. Это десятки кубиков. А камера в корпусе свечи? Там и одной десятой кубика не наберется. Откуда взяться энергии?!

Во-вторых, классическая форкамера имеет дополнительный клапан для вентиляции, чтобы очищаться от отработавших газов. А в свече этого нет, разве что три просверленные дырки. При этом заряд сильно нагревается, его плотность падает, а мизерная масса уменьшается еще сильнее. Опять-таки – откуда взяться энергии?

И в-третьих, в форкамерном двигателе смесь расслаивали, то есть обогащали в форкамере, улучшая воспламеняемость, и обедняли в цилиндре. Ничего подобного при замене обычных свечей плазменными, естественно, не выполнить.

ВПЕРЕД, К ПОБЕДЕ!

Такие эксперименты мы обычно проводим на карбюраторном моторе: там не приходится колдовать с программами и прошивками. Все получилось согласно классической теории ДВС. С увеличением УОЗ «Плазмофоры» по сравнению с базовым комплектом со старыми регулировками подняли мощность еще на 5%. Экономичность тоже улучшилась – примерно на 4%. Одна только беда: экологический эффект, который мы видели на базовых регулировках, вдруг испарился!

Кстати, проверка при тех же регулировках обычных NGK дала практически аналогичный результат. Справедливости ради отметим, что детонация при полном дросселе была выше, чем на «Плазмофорах».

Но вылезла проблема посерьезнее. Моторы обоих типов при работе с плазменно-форкамерными свечами весьма неустойчиво работают при малых углах открытия дроссельной заслонки. Колебания и броски нагрузки при фиксированном положении дросселя были весьма ощутимы: так обычно бывает при неравномерной работе цилиндров. Причем неприятности полностью исчезали, стоило заменить свечи обычными… Да и расход топлива в этих режимах на «плазме» выше, причем даже по сравнению со свечами базового комплекта. При повышении нагрузки мотор начинал работать ровно.

В чем причина? По нашему мнению, в плохой вентиляции форкамеры. К тому же при малом открытии дросселя очистка цилиндра в бензиновом моторе плохая и это усугубляет ситуацию.

СТОИТ ЛИ СВЯЗЫВАТЬСЯ?

Заботясь о чистоте терминологии, мы настаиваем: считать такой процесс форкамерным в классическом его понимании нельзя (см. «Наш комментарий»). Кстати, об этом же говорит совпадение качественной картины изменения поведения мотора на плазменно-форкамерных и на обычных свечах в последнем эксперименте. Никакого эффекта объемного воспламенения мы не увидели.

Наши советы? Если любите экспериментировать – вперед, хуже от «плазмы» не станет. Но сами мы предпочтем поставить что-нибудь из известного, классического, искрового в привычном смысле слова. И, как обычно, предлагаем относиться к любой рекламе с чувством юмора. Она на это и рассчитана. **ЗР**



МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ЦЕНТР PROLOGY MDN-2410

Ориентировочная цена – 14 000 руб.

Перед нами дальнейшее развитие линейки устройств формата 2DIN. Модель оснащена 4-дюймовым монитором с сенсорным экраном, что позволяет обойтись без множества обычных кнопок на панели. MDN-2410 поддерживает форматы DVD, MPEG4, VCD, CD, MP3, WMA, JPEG, Giga MP3, то есть по-настоящему всеяден. Тюнер имеет расширенный диапазон УКВ-FM, а вот средние волны для такого центра сочли неактуальными.

Мощность усилителя 4x55 Вт, есть выход для камеры заднего обзора. Но главной особенностью модели стал встроенный навигатор с картами «Навител». Не случайно сама фирма называет MDN-2410 «компасом для меломанов».

ПОРТАТИВНЫЕ LCD-ТЕЛЕВИЗОРЫ VELAS

Ориентировочная цена – 4500–5500 руб.

Сразу три новые модели – VTV-C703, VTV-C804 и VTV-C807 появились на российском рынке. От предшественников их отличает главным образом наличие порта USB и слота для карт памяти SD/MMC. Это дает возможность не только смотреть телепрограммы или воспроизводить видеосигнал с внешнего DVD-плеера, но и посмотреть, скажем, фотографии или видеофайлы прямо с флэш-карты вашей камеры. При этом поддерживаются форматы JPEG, MPEG4, WMV. Хотя телевизор не лучший прибор для воспроизведения музыки, форматы MP3 и WMA данным моделям тоже по зубам. Впрочем, почему обязательно музыка? Есть ведь и аудиокниги, для прослушивания которых вполне достаточно встроенного динамика.

Телевизоры укомплектованы подставками, пультами ДУ и адаптерами для питания как в дороге, так и дома или на даче. Друг от друга модели отличаются размером экрана. 7-дюймовая модель имеет матрицу с соотношением сторон 16:9, 8-дюймовые – 4:3.



АКУСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА ЦЕНТРАЛЬНОГО КАНАЛА V-CC100

Ориентировочная цена – 1150 руб.

Компания VARTA Electronics представляет акустическую систему для центрального канала в автомобильном кинотеатре с системой звука 5.1. Дизайн двухполосной V-CC100 позволяет смонтировать ее на панели приборов, не испортив интерьер. Внутри, кроме динамиков, имеется встроенный усилитель мощностью 120/20 Вт (первое число – максимальное значение, второе – номинальное),



что позволяет сэкономить на отдельном канале внешнего усилителя. Диффузор среднеполосного динамика стеклопластиковый, а у твиттера – шелковый. Диапазон частот 140–30 000 Гц.

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ DVD-РЕСИВЕР SM-CMD3010

Ориентировочная цена – 5500 руб.



Компания Soundmax предлагает это головное устройство формата 1DIN, снабженное широкоформатным, хотя и всего 3-дюймовым экраном на съемной панели. Несмотря на скромные размеры, он сенсорный, что упрощает управление аппаратом. Помимо упомянутых в названии форматов ресивер также читает CD, понимает MP3 и MPEG4 (DivX). Более того, в маленький корпус удалось встроить ТВ-тюнер, принимающий сигналы в системе SECAM. Есть и вход для видеокамеры заднего обзора.

Освободившееся от кнопок управления место на панели приборов не пропало даром: здесь разместились USB-порт и слот для карточек памяти SD/MMC. Встроенный усилитель развивает по 50 Вт мощности в каждом из четырех каналов, но для высококачественного воспроизведения звука можно воспользоваться линейными выходами и выходом на сабвуфер.



КОММУНИКАТОР GLOFIISH X610

Ориентировочная цена – 16 700 руб.

Эту новинку от компании E-TEN Information Systems, строго говоря, нельзя назвать чисто автомобильной. Но на борту она вполне может оказаться полезной благодаря встроенному GPS-навигатору. Крупные иконки на сенсорном экране облегчают управление. Карты «Навител Навигатор», поставляемые в комплекте, включают обзорную сеть дорог России и детальную карту любого региона по выбору. Причем аппарат в автомобиле можно положить набок, чтобы экран был ориентирован длинной стороной по горизонтали.

Еще одна опция, просто необходимая водителю, – интерфейс «Блютуз», позволяющий подключить к коммуникатору устройство «хэндс фри». Аппарат пригоден для связи в стандарте GSM в четырех частотных диапазонах, позволяет выйти в Интернет, сделать фото- и видеосъемку встроенной двухмегапиксельной камерой.

Атмосферы в ассортименте

Поддерживать нужное давление в шинах – правило хорошего тона для каждого автовладельца. От этого зависит не только износ покрышек и расход топлива, но и непосредственно управляемость и безопасность автомобиля. Ассортимент накачивающих устройств представляет Алексей Воробьев-Обухов.

Выбор всевозможных насосов нынче просто необъятен. Поэтому мы решили не спорить с Козьмой Прутковым и ограничиться лишь шестью образцами насосов и шинных компрессоров. Причем не просто оценить их недостатки и достоинства на основе описаний, а попробовать образцы в деле. Инструментарий – 13-дюймовая покрышка, секундомер и контрольный манометр (из тех, что отлично выдержали нашу экспертизу в ЗР, 2006, № 9).

НАСОС РУЧНОЙ (ПРОИЗВОДИТЕЛЬ НЕИЗВЕСТЕН)

Ориентировочная цена – 180 руб.

Честно говоря, думали, что в XXI веке такие уже не выпускают. Ошиблись: некое российское предприятие с логотипом не то ОЗСО, не то СЗСО до сих пор клепает немудреное изделие, позволяющее тренировать спину и натирать мозоли. Из примет времени – быстросъемный наконечник. Из примет российской сборки – отсутствие простейшего ограничителя хода штока вверх, из-за чего



последний может занять, гм, наклонное положение и стать причиной травмы при последующем нажиме. В принципе, можно и самому надеть на шток кусок трубки или пружины. А ОТК куда смотрел? В общем, в магазине будьте бдительны! Проверить насос на быстродействие мы не смогли – из-за отсутствия контрольного манометра непонятно, в какой момент можно прекратить «физзарядку».

НАСОС НОЖНОЙ DOUBLE CYLINDER FOOT PUMP

Ориентировочная цена – 600 руб.



Из ряда предложений наш выбор пал на изделие фирмы Draper: в упомянутом выше тесте манометров именно эта марка показала себя наиточнейшей. И вновь не разочаровала: отклонение в показаниях контрольного манометра нулевое! Более того, у него очень удобная стрелка-индикатор, которую можно выставить на нужное деление: нет нужды следить за показаниями. Два цилиндра обусловили широкую «колею» и хорошую устойчивость насоса. До 2 атм наше пробное колесо мы качали 2 мин 27 с. Не все компрессоры оказались столь же резвыми. Заодно мы ноги потренировали.

КОМПРЕССОР TIRE INFLATOR AC 450

Ориентировочная цена – 550 руб.



Это изделие немецкой фирмы My Car, изготовленное, впрочем, на Тайване, приглянулось исключительно логичным дизайном. Именно так, наверное, должен выглядеть прибор для накачивания. Шнур и шланг удобно и незаметно прячутся в специальные отсеки; правда, наконечники для накачивания мячей, матрасов и др. вы, скорее всего, вскоре потеряете. Длина шнура может оказаться недостаточной для автомобиля длиной метров пять.

Работает сувенирный с виду компрессор довольно споро: 2 атм достигнуты за 2 мин 20 с. А встроенный манометр наврал всего на 0,1 атм.

КОМПРЕССОР TIRES CARE RCP-A2

Ориентировочная цена – 1100 руб.





Явно китайское (судя по иероглифам) изделие фирмы Richtek понравилось строгим оформлением, компактностью и наличием цифрового контрольного манометра. Но чтобы освоить работу с этим прибором, необходимо знать английский: инструкции на русском почему-то нет! Шнур длинный, прячется вместе со шлангом и дополнительными насадками в отсеки на боковой и задней сторонах компрессора. Наконечник на ниппель нужно наворачивать, быстросъемного приспособления нет. Зато на шкале манометра можно набрать нужное давление хоть в барах, хоть в PSI – компрессор сам отключится при его достижении! Но это, повторяем, опция для владеющих языком. С нашим колесом коробочка массой всего 750 г справилась за 1 мин 38 с. Точность манометра – безупречная.

КОМПРЕССОР MULTI PURPOSE AIRPUMP LS4025

Ориентировочная цена – 1100 руб.



На коробке есть упоминание фирмы AirMan, но – ни страны происхождения, ни контактного адреса. Более того, листочек на русском обзывает изделие S-34000... Понравилось, что этот компрессор работает как от гнезда прикуривателя, так и от встроенного никель-кадмиевого аккумулятора. Причем должен выдавать 15 и 10 бар соответственно.

Первый недостаток проявился сразу: не предусмотрено ни достойной сумки, ни коробки. Куда складывать сетевой адаптер, шланг, шнур для прикуривателя, насадки? Из удобств оценили автоматический отсекатель с микрометрической шкалой давления: выставил нужную цифру, и при ее достижении из отсекателя выстрелит блестящий стерженек-индикатор. Но мы не дождались: при давлении около 1,8 бар выстрелил... сам шланг: развалилась жиденькая зажимная гайка. Впрочем, любой токарь сделает надежную детальку за полчаса. Работает компрессор громко, но медленно: до 1,8 атм добирались 4 мин 40 с.

КОМПРЕССОР CHAMELEON AC-270

Ориентировочная цена – 2900 руб.



Единственное изделие в нашей выборке, снабженное сумкой, а также подробной инструкцией на русском. Есть и гарантийный талон с адресом сервис-центра в Москве. В комплект входит солидный витой шланг с манометром на конце и фильтр забираемого воздуха. Последний нужен, видимо, при использовании компрессора для окраски. Кроме того, он резко снижает уровень шума. Потребляемый ток довольно велик – до 30 А, поэтому провод подсоединяется не к гнезду прикуривателя, а прямо к аккумуляторной батарее с помощью пары «крокодилов». Не забыт и предохранитель. Выключатель питания снабжен протектором, предохраняющим от попадания воды. На случай ливня, наверное. Указание на вседорожники и даже грузовики не случайно: во-первых, «Хамелеон» развивает давление до 10 атм, во-вторых, с нашим тест-колесом он справился за... 32 с! Вот только манометр подкачал: погрешность составила 0,2 атм. А в целом – солидное профессиональное изделие. И цена под стать.

Результаты опроса нас несколько удивили. Честно говоря, думали, что ручной насос уже давно пылится за ненадобностью среди разного барахла, но... Чуть ли не каждый десятый автолюбитель и сегодня тренирует с его помощью мышцы спины. Примерно поровну оказалось тех, кто для поддержания шин в тонусе использует электричество, и тех, кто обходится собственными мускулами. Почти каждый пятый вообще предпочитает не заморачиваться – доверяет заботу о покрышках сервису. Думаем, это происходит нечасто и нерегулярно. Подводя итог, хотим еще раз подчеркнуть: не важно, чем накачивать шины, важно регулярно проверять давление и поддерживать его в норме. Тогда и деньги целее будут, и водители.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Как вы подкачиваете шины?

11%	Ручным насосом
24%	Ножным насосом
41%	Компрессором
17%	На АЗС или СТО
7%	Как придется

Зимний балл

Восемнадцатидюймовые колеса, в качестве носителя – «Порше-Кайенна»... Такого у нас еще не было! С результатами тестов нешипованных шин для популярного класса «паркетных» полноприводников знакомит Сергей Мишин.

Еще в начале года компания «Нокиан тайрс» (Nokian Tyres) объявила: ею создана новая модель зимней нешипованной шины для автомобилей SUV. Теперь мы можем сравнить новинку с конкурентами. Только «воевать» ей приходится с «ветеранами» и год форы здесь может стать существенным преимуществом. Поэтому «Нокиан» выступает вне конкурса, а ее показатели – ориентир для конкурентов. Переговоры с «Нокиан» велись недолго, компания предложила свои полигоны и даже носитель – «Порше-Кайенна-S 4,2». А нам осталось лишь собрать других участников «боя» размерности 255/55R18.

6 место. VREDESTEIN WINTRAC 4 XTREME



Место изготовления	Голландия
Максимальная скорость	V/240 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,9 мм
Твердость по Шору	63–66 ед.
Масса шины	15,1 кг
Средняя цена	7600 руб.
Соотношение цена/качество	9,50

Wintrac 4 Xtreme – первые высокоскоростные зимние шины для вседорожников, разработанные с участием дизайн-студии «Джуджаро». Эффектный дизайн и плавные линии придают этой шине с W-образным рисунком протектора мощный, внушительный вид. Модель сочетает в себе важнейшие характеристики как шоссейных, так и внедорожных шин. Например, протектор обладает свойством самоочистки, благодаря которому достигается отличная управляемость на заснеженных и грунтовых дорогах.

На льду скорость входа в поворот ограничена сносом передней оси, причем сильно затянутым. Моменты перехода в скольжение и восстановления сцепления трудноопределимы, скользящий автомобиль на руль не реагирует. На дуге поворота возможен занос. В целом поведение нестабильно. На снегу те же проблемы. По заснеженной дороге идет ровно, но на подруливания реагирует вяло. Способность сопротивляться слэш-плэнингу в повороте средняя. В глубоком снегу автомобиль встает, как только элементы подвески коснутся снега. Поворачивать не хочет, но назад выезжает. На асфальтовой прямой шины отличает четкая реакция и стремление уйти с дороги при малейшем поперечном уклоне. В движении издают шипяще-свистящий звук, нарастающий со скоростью. Очень жесткие, будто сильно перекачанные, встряхивают автомобиль на любых неровностях.


Лучшие тормоза на сухом асфальте и хорошие на мокром, хорошая курсовая устойчивость на асфальте.


Слабые тормоза на снегу и льду, слабые поперечные сцепные свойства и разгон на льду, проблемная управляемость на снегу и льду, низкий уровень комфорта, слабая проходимость.

799,8 балла

Рекомендуем для дорог, очищенных от снега и льда. Допустимо движение с очень высокой скоростью на чистом сухом и мокром асфальте.

5 место. KUMHO KC-15 I'ZEN RV ASYMMETRIC



Место изготовления	Корея
Максимальная скорость	H/210 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	10 мм
Твердость по Шору	60–62 ед.
Масса шины	17,0 кг
Средняя цена	5900 руб.
Соотношение цена/качество	6,94

Kumho KC-15 I'ZEN RV – зимние шины для внедорожников, обладают превосходными характеристиками сцепления и торможения благодаря большому количеству блоков протектора. Он выполнен из смеси полимеров, имеющей все свойства, необходимые на снежной и ледяной дороге; входящий в состав шины высокодисперсионный кварц повышает сцепление с мокрой поверхностью, износостойкость шины, экономию топлива, адсорбирующий слой улучшает вибропоглощение, делает езду более комфортной и уменьшает шум.

На льду шины периодически находят, за что зацепиться, заставляя автомобиль рыскать. Не совсем понятен момент перехода в скольжение. На дуге поворота возможен затянутый занос. На снегу машина рыскает еще сильнее. Поведение в предельных режимах нестабильно: скорость на входе в поворот ограничена сносом, на дуге – сильным заносом. Управлять автомобилем можно только опережающими действиями. На снежной прямой идет ровно, но углы поворота руля, необходимые для корректировки курса, больше, чем хотелось бы.
В глубоком снегу автомобиль движется неуверенно. Поворачивает лучше, чем идет прямо. Способность держать дорогу в повороте на снежной каше выше средней. По асфальту шины несут «Порше» ровно, четко реагируя на подруливания.
Издают шум меняющейся тональности в зависимости от покрытия. К плавности хода замечаний нет.

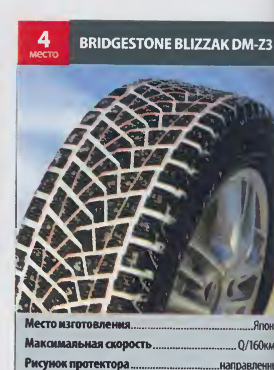

Хорошие тормоза на сухом асфальте, курсовая устойчивость на асфальте, плавность хода.


Слабые поперечные сцепные свойства на льду, сложная управляемость на снегу и льду, ухудшение сцепных свойств на снегу при отключении электроники.

850,4 балла

Рекомендуем для дорог, частично покрытым снегом и льдом. Допустимо движение с высокой скоростью на чистом асфальте, как сухом, так и мокром.

4 место. BRIDGESTONE BLIZZAK DM-Z3



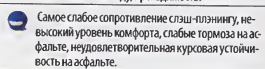
Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	10,1–10,2 мм
Твердость по Шору	46–47 ед.
Масса шины	16,0 кг
Средняя цена	7300 руб.
Соотношение цена/качество	8,52

В шинах Bridgestone Blizzak DM-Z3 использован предмет особой гордости «Бриджстоуна» – пористый состав Tube Multicell Compound последнего поколения, который обеспечивает надежное сцепление на зимней дороге, заменяя шипы. Riblet – продольные микроканавки, удаляющие водяную пленку с поверхности льда и улучшающие сцепные характеристики на льду в начальной стадии эксплуатации. Повышенная проходимость достигнута благодаря блокам особой конструкции, оптимально распределяющим давление в пятне контакта.

На льду шины помогают найти взаимопонимание с дорогой – начало скольжения и восстановление сцепления чувствуются отчетливо. Автомобиль хорошо управляется в скольжениях, позволяет уменьшить радиус поворота. На снегу реакции хорошие, поведение четкое, скорость в быстрых поворотах ограничена легким заносом. На заснеженной прямой шины несут автомобиль ровно, но для подруливания баранку приходится поворачивать на больший угол. В глубоком снегу машина без проблем трогается, хорошо идет «ходом», хотя возникает ощущение, что шины нагребают перед собой валики снега и автомобиль вот-вот остановится. В повороте на снежной каше теряют дорогу раньше остальных. На асфальтовой прямой «Порше» плавает, при корректировке курса требуется поворачивать руль на большие углы, ощутимо неприятное рыскание задней осью.
Шины довольно громко шуршат на небольшой скорости, но с ее ростом шум снижается. Правда, усиливается в поворотах. Жестко передают на кузов большие дорожные неровности, мелкие – хорошо скрадывают.

Хорошие тормоза и управляемость на снегу и льду, хорошие разгон на снегу и льду, поперечные сцепные свойства на льду, проходимость.


Самое слабое сопротивление слэш-плэнингу, невысокий уровень комфорта, слабые тормоза на асфальте, неудовлетворительная курсовая устойчивость на асфальте.


857,3 балла

Рекомендуем для любых зимних дорог с ограничением скорости на мокром покрытии.

СЛЭШ-ПЛЭНИНГ

Слэш – мокрая снежная каша, которая частенько встречается на российских дорогах. Чтобы оценить, как на ней ведут себя те или иные шины, определяют скорость, при которой колеса начинают терять контакт с дорогой. Для полноприводников это делается в повороте. В подготовке покрытия участвует техника. Ее задача – перемешать снег с водой до однородной массы и распределить ее ровным слоем толщиной 35 мм.

Заезды начинаются со скорости 40 км/ч, которую увеличивают с шагом в 5 км/ч, как и при поперечном аквапланировании. При 55 км/ч автомобиль на любых шинах уже не держится в вираже. Во время теста регистрируют скорость и величину бокового ускорения.

Со стороны видно, насколько хорошо шины сопротивляются всплыванию на снежной каше. Если из-под колес вылетают лишь скудные брызги мокрого снега, это явный признак того, что слэш остался под колесами и машина вот-вот всплывет на нем. А вот огромные фонтаны означают, что сцепление еще не потеряно.



Мы провели тесты двумя сериями на двух финских полигонах. В Ивало в марте прошли «белые» заезды по снегу и льду. Лед озерный, а не искусственный, как обычно, а вместо перестановки на укатанном снегу в оценку управляемости на снежных дорогах вошло упражнение «подъем по горной дороге». Часть снежных тестов проводили с отключенной PSM (система элек-

КОММЕНТАРИЙ



ЭРИК ФЕДИ
генеральный директор компании «Мишлен» в России и СНГ:

«Для «Мишлен», компании, выпускающей высокотехнологичную продукцию и ставящей во главу угла безопасность и долговечность, российский рынок очень важен, интересен и перспективен. Темпы роста потребности в шинах, как и парка автомобилей, очень высоки. Так, наши продажи здесь шин 4х4 превысили их сбыт на рынке Германии, самом большом в Европе.

Покрышки «Мишлен» регулярно участвуют в сравнительных тестах «За рулем», и мы внимательно относимся к результатам этих тестов, ведь это одна из наиболее объективных оценок шинных новинок, реально помогающая потребителю сориентироваться в их многообразии».

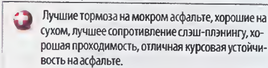
3 место PIRELLI SCORPION ICE & SNOW



Место изготовления	Великобритания
Максимальная скорость	H/210км/ч
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	10–10,1 мм
Твердость по Шору	64–66 ед.
Масса шины	16,3 кг
Средняя цена	7200 руб.
Соотношение цена/качество	8,32

При проектировании шин Scorpion Ice & Snow специалисты «Пирелли» учли такие особенности всех внедорожников, как высоко расположенный центр тяжести и большая масса. В покрышках использована технология ACT (Adaptive Compound Technology). Пластичность смеси меняется в зависимости от температуры шин. Благодаря взаимодействию трех полимеров различного типа покрышки гарантируют отличные характеристики в диапазоне температур от –40 до +7°С.

Поведение на льду несколько хуже, чем у «Близзака»: срывы в скольжения и восстановление менее понятны, сцепные свойства чуть ниже. На снегу «Порше» лениво реагирует на руль, заставляя водителя поворачивать его на большие углы. Для попадания на нужный радиус приходится или ждать, когда прекратится снос, или больше доворачивать руль. Последнее приводит к резкому заносу, с которым справится только опытный водитель. В глубоком снегу предпочитают старт без интенсивной пробуксовки. Зато «ходом» лучше идут в любом режиме вплоть до буксования, хорошо поворачивают.
На снежной каше держат поворот лучше других. По асфальту идут почти по-летнему ровно. Отчетливо слышен шум качения, шины озвучивают изменение покрытия сменой тональности. Средние и мелкие неровности проходят вздрагивая. Выступы на дороге передают на кузов жестко, ямки не замечают.



(+) Лучшие тормоза на мокром асфальте, хорошие на сухом, лучшее сопротивление слэш-плэнингу, хорошая проходимость, отличная курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Слабые тормоза, поперечные сцепные свойства и разгон на льду, слабый разгон на снегу, замечания по уровню комфорта и курсовой устойчивости на заснеженной дороге.

865,2 балла

Рекомендуем для дорог, частично покрытых снегом и льдом. Допустимо движение с высокой скоростью на сухом и мокром асфальте.

2 место CONTINENTAL CrossContactViking

Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	Q/160км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	9,9 мм
Твердость по Шору	56–58 ед.
Масса шины	15,9 кг
Средняя цена	9100 руб.
Соотношение цена/качество	10,49

Continental CrossContactViking – новинка зимнего сезона 2007/2008. Шины демонстрируют отличные сцепные и тормозные характеристики на снегу и льду, прекрасную управляемость и высокий уровень безопасности в условиях слякоти. Ключевые особенности: высокий уровень комфорта, низкий шум.

На льду не очень хорошо чувствуется начало скольжения. К тому же скользит машина дольше, чем хотелось бы, при этом ее поведение трудно прогнозировать. После скольжения сцепление восстанавливается резко, шины будто вгрызаются в лед.
На снегу не понравилась запаздывающая реакция на действия рулем, который приходится поворачивать на значительные углы. На дуге поворота скорость ограничена небольшими срывами в снос или в занос. Поведение машины неоднозначно, скольжения затянуты. На заснеженной прямой шины слегка рыскают, но на подруливания реагируют четко.
Глубокий снег преодолевают неуверенно, при пробуксовке стремятся закопаться, поворачивают неохотно. В повороте по снежной каше держатся за дорогу средне. По асфальту идут довольно ровно, но отклоняются на неровностях дороги.
Издают гулкий шум, усиливающийся при прохождении поворотов. Излишне вибронагружены – плечами через спинку сиденья чувствуешь вибрации от дороги, усиливающиеся в поворотах.

(+) Хорошие тормоза на снегу и льду.

(–) Слабый разгон на снегу, повышенный уровень шума.

867,6 балла

Рекомендуем для любых зимних дорог.

Тормозной путь (50-5 км/ч) на льду

		м	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	73,7	140,0
2	Michelin Latitude X-ICE	76,8	134,3
3	Continental CrossContactViking	78,2	131,9
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	90,1	114,5
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	75,4	136,8
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	83,8	123,1
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	96,4	107,0
	Коэффициент значимости		14

70 80 90 100

Тормозной путь (80-5 км/ч) на мокром асфальте

		м	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	35,6	93,8
2	Michelin Latitude X-ICE	39,0	85,6
3	Continental CrossContactViking	36,5	91,5
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	33,4	100,0
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	41,5	80,5
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	38,1	87,7
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	34,9	95,7
	Коэффициент значимости		10

35 36 37 38 39 40

Тормозной путь (50-5 км/ч) на снегу, PSM включена

		м	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	24,2	60,0
2	Michelin Latitude X-ICE	24,7	58,8
3	Continental CrossContactViking	24,6	59,0
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	25,9	56,1
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	24,4	59,5
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	24,8	58,5
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	25,6	56,7
	Коэффициент значимости		6

24 25 26

дорогие — средней цены

тронной стабилизации курса) – на льду электроника не оказала существенного влияния на результаты. Месяцем позже, в апреле, на полигоне близ городка Нокиа прошли «черные» тесты. Здесь провели все асфальтовые испытания и такое интересное и новое для нас упражнение, как проверка способности шин сопротивляться слэш-плэнингу (всплывание на мокрой снежной каше; не путайте с аквапланированием – там шина плывет по воде!).

При подведении итогов, напомним, доли замеров и экспертных оценок, как и во всех тестах, начиная с середины этого года, составляют 75 и 25% соответственно.

Новинка «Нокиан» оказалась очень сильной в любых условиях – от снега и льда до асфальта любого состояния.

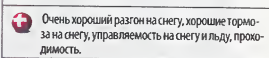
1 место MICHELIN LATITUDE X-ICE



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	10 мм
Твердость по Шору	56–57 ед.
Масса шины	18,1 кг
Средняя цена	8600 руб.
Соотношение цена/качество	9,86

Шины Michelin Latitude X-Ice достигают превосходного сцепления на зимней дороге в сложных российских условиях; демонстрируют оптимальное сочетание комфорта и безопасности при движении по льду. Покрышки отличает большее количество цепляющих кромок, сокращающих тормозной путь на снегу и льду. Резина остается эластичной даже при очень низких температурах (ниже –20°C) и просто прилипает ко льду.

Поведение на льду четкое и предсказуемое. Поперечное сцепление высокое: покрышки скрипят, но траекторию держат. Машина хорошо управляется в скольжениях, плавно восстанавливается. На снегу реакция на поворот руля несколько затянута, углы поворота чуть великоваты. На дуге скорость ограничена небольшим заносом, помогающим прописать поворот. На снежной прямой идут ровно, на корректировку и изменение курса реагируют без ощутимых задержек.
Сугробы преодолевают без напряжения, трогаются, не высказывая предпочтений к натягу или буксованию, охотно поворачивают. По снежной каше лучше не торопиться, способность противостоять слэш-плэнингу в повороте оставляет желать лучшего.
По асфальту идут с небольшими боковыми смещениями задней оси. Шумят на асфальте, меняя тональность в зависимости от качества покрытия, озвучивают любые неровности и швы шлепками.


(+) Очень хороший разгон на снегу, хорошие тормоза на снегу, управляемость на снегу и льду, проходимость.

(–) Слабые тормоза на сухом и мокром асфальте, невысокое сопротивление слэш-плэнингу.

872,3 балла

Рекомендуем для любых зимних дорог.

★ NOKIAN HKPL R SPORT UTILITY



Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	R/170 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	10 мм
Твердость по Шору	52–54 ед.
Масса шины	14,8 кг
Средняя цена	8900 руб.
Соотношение цена/качество	9,41

Nokian Hakkapeliitta R SUV – настоящая зимняя шина для северных условий. Использована совершенно новая резиновая смесь, в которой натуральный каучук дополнен соединением кремнезема и рапсового масла. Такая резиновая смесь улучшает сцепление на обледенелой и заснеженной дороге, а также усиливает прочность шины на разрыв. Новинка прекрасно ведет себя на снегу и на чистой дороге, показывает превосходное сцепление на обледенелой и мокрой поверхностях.

По льду шины позволяют ездить очень быстро, при этом понятно и надежно. Поведением в повороте похожи на «Мишлен», но финские шины еще более цепкие и предсказуемые. На ледяном круге скрипят громче «Мишлена», держат лучше. На снегу поведение машины очень четкое. На заснеженной прямой «Порше» слегка рыскает, но очень хорошо, по-летнему, реагирует на корректировку рулем.
В глубоком снегу превращают паркетник в трактор, который уверенно двигается, не боится буксования, легко маневрирует. По снежной каше автомобиль проходит повороты довольно надежно. На асфальтовой прямой сродни «Мишлену» – ощутимо легкое подруливание задней осью. Шумят незначительно, больше прослушивается задняя ось, с усилением в повороте. Немного потряхивают на ямках.

(+) Лучшие тормоза на снегу и льду, отличная управляемость на снегу и льду, курсовая устойчивость на заснеженной дороге и проходимость, высокие поперечные сцепные свойства на льду, хорошее сопротивление слэш-плэнингу.

(–) Небольшие замечания по курсовой устойчивости на асфальте.

946,1 балла

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог.

Тормозной путь (100-5 км/ч)

на сухом асфальте	м	Баллы
1 Nokian HKPL R Sport utility	43,6	71,1
2 Michelin Latitude X-ICE	45,9	68,1
3 Continental CrossContactViking	44,4	70,5
4 Pirelli SCORPION Ice&Snow	42,7	73,3
5 Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	44,7	70,8
6 Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	42,3	73,9
7 Vredestein Wintrac 4 Xtreme	39,1	80,0
Коэффициент значимости		8

39 40 41 42 43 44 45 46

Тормозной путь (50-5 км/ч)

на снегу, PSM отключена	м	Баллы
1 Nokian HKPL R Sport utility	21,9	60,0
2 Michelin Latitude X-ICE	22,2	59,2
3 Continental CrossContactViking	22,0	59,7
4 Pirelli SCORPION Ice&Snow	22,5	58,4
5 Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	22,1	59,5
6 Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	23,1	56,9
7 Vredestein Wintrac 4 Xtreme	23,3	56,4
Коэффициент значимости		6

22 23 24

Время разгона (0-50 км/ч)

на льду	с	Баллы
1 Nokian HKPL R Sport utility	11,9	50,0
2 Michelin Latitude X-ICE	13,0	45,8
3 Continental CrossContactViking	12,8	46,5
4 Pirelli SCORPION Ice&Snow	15,6	38,1
5 Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	12,0	49,6
6 Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	14,6	40,8
7 Vredestein Wintrac 4 Xtreme	16,2	36,7
Коэффициент значимости		5

11 12 13 14 15 16 17

дорогие — средней цены

И тем самым высоко подняла планку соревнований для всех остальных.

Подиум заняли давние конкуренты: «Мишлен» с моделью Latitude X-Ice набрал 872,3 балла (соотношение цена/качество – 9,86), «Континенталь» с шиной CrossContactViking – у него 867,6 балла и второе место. На третьем, совсем немного отстав от «Конти», расположилась «Пирелли-Скорпион» – далеко не новая, но, как оказалось, очень сильная на «черных» трассах и в целом весьма достойная. Четвертое место, немного уступая «Пирелли», заняла «Близзак DM-Z3», тоже не новинка. Ее стихия – снежные и обледенелые дороги. Жаль, что шина практически проиграла слэш-плэнинговый тест.

Высокоскоростная (допустимая скорость 210 км/ч, как и у «Пирелли»)



Время разгона (0-50 км/ч)

на снегу, PSM включена

		с	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	3,7	19,5
2	Michelin Latitude X-ICE	3,6	20,0
3	Continental CrossContactViking	3,8	18,9
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	4,0	18,0
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	3,7	19,5
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	3,7	19,5
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	3,8	18,9
	Коэффициент значимости		2

3 3,5 4

Время разгона (0-50 км/ч)

на снегу, PSM отключена

		с	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	3,6	20,0
2	Michelin Latitude X-ICE	3,6	20,0
3	Continental CrossContactViking	3,8	18,9
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	4,1	17,6
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	3,6	20,0
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	4,1	17,6
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	3,7	19,5
	Коэффициент значимости		2

3 3,5 4

Время прохождения ледяного круга

внатяг

		с	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	16,5	100,0
2	Michelin Latitude X-ICE	17,1	96,5
3	Continental CrossContactViking	17,1	96,5
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	18,7	88,2
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	16,9	97,6
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	18,7	88,2
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	20,1	82,1
	Коэффициент значимости		10

15 20

Слэшплэнинг при толщ. снежной каши 35 мм

в интервале скоростей 40-55 км/ч

		*	Баллы
1	Nokian HKPL R Sport utility	9768	118,1
2	Michelin Latitude X-ICE	7442	90,0
3	Continental CrossContactViking	8453	102,2
4	Pirelli SCORPION Ice&Snow	9927	120,0
5	Bridgestone BLIZZAK DM-Z3	6918	83,6
6	Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	9282	112,2
7	Vredestein Wintrac 4 Xtreme	8010	96,8
	Коэффициент значимости		12

7000 10 000

* интегральный показатель

дорогие — средней цены

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
	На снегу	На льду	Шум	Плавность хода	На снегу	На асфальте	
Nokian HKPL R Sport Utility	9/36	9/45	8/16	8/16	9/27	7/28	9/45
Michelin Latitude X-Ice	8/32	8/40	7/14	8/16	8/24	7/28	8/40
Continental CrossContactViking	7/28	7/35	6/12	7/14	7/21	7/28	7/35
Pirelli Scorpion Ice & Snow	7/28	7/35	6/12	6/12	6/18	9/36	8/40
Bridgestone Blizzak DM-Z3	8/32	8/40	6/12	6/12	7/21	6/24	8/40
Kumho KC-15 I'ZEN RV Asymmetric	6/24	6/30	7/14	8/16	7/21	8/32	7/35
Vredestein Wintrac 4 Xtreme	5/20	5/25	6/12	5/10	7/21	8/32	6/30
Коэффициент значимости	4	5	2	2	3	4	5

«Кумхо I'ZEN RV» занимает пятое место. Как обычно, «Кумхо» просит скромную цену, а потому заслуживает звание самой выгодной покупки (цена/качество – 6,94). А замыкает парад «Фредештайн Wintrac 4 Xtreme», еще более скоростная (максимальная скорость – 240 км/ч) и потому более «асфальтовая» шина. Хотя по соотношению цена/качество она стоит на одном уровне с «Нокиан» и «Мишленом». ЗР

Вместе с автором шины испытывали Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Вадим КОРАБЛЕВ.

ПОЛИГОНЫ КОМПАНИИ NOKIAN TYRES

Полигон «Ивало» для зимних тестов шин действует уже более 20 лет. Самый северный, он расположен в 300 км севернее Полярного круга, близ городка Ивало, на озере Таммиярве и его берегах. Условия для зимних тестов сохраняются с декабря по май. Общая площадь полигона – 700 га, суммарная протяженность дорог – 28 км.

Полигон «Нокиа» для летних тестов работает с 1994 года. Находится близ города Нокиа, функционирует с марта по октябрь. Здесь можно оценивать поведение автомобиля на высокой скорости на сухом покрытии, управляемость на мокром, плавность хода, шумность. Общая площадь полигона – 32 га, суммарная длина дорог – 6 км. Особенность: можно проводить слэш-плэнинговые тесты.

Редакция благодарит компании, предоставившие шины для теста. Особенная благодарность Nokian Tyres за техническую поддержку.



Брелок за сто тысяч

Сколько же тогда стоит сама сигнализация? Быть может, уже ничего не стоит, равно как и ваша машина: дорогой брелок служит не для охраны собственности, а как раз наоборот – для ее изъятия. В хитросплетения морально-технических проблем углубился отдел спецпроектов ЗР

Хотите покататься на «Крайслере» начальника? Или продать на запчасти соседский «Патриот», вечно рычащий под вашими окнами? А может, ваша подружка считает вас недостаточно крутым? Тогда брелок, показанный на первом фото справа, точно для вас: он вскроет чужую сигнализацию! Эдакая часть экипировки современного вора-супермена…

Тем, кого удивляет шестизначная стоимость изделия, сообщаем, что в продаже есть модификации и подороже! Цена определяется длиной списка автомобилей, которые обладатель брелочка сможет беспрепятственно угонять в удобное ему время.

ЭКСПРОПРИАЦИЯ БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ

Специалист поморщится: он понимает, что в послужном списке брелока указаны, конечно же, не модели автомобилей, а типы сигнализаций, которыми тот умеет командовать. Да, именно так…

На практике все выглядит буднично. Добропорядочный собственник подъезжает на машине в людное место – скажем, на большую парковку при супермаркете, вокзале и т.п. Закрывает окна и двери, нажимает кнопку на брелоке и убеждается, что авто мигнуло и пискнуло – в общем, встало в режим охраны. Но одновременно в машине, припарковавшейся неподалеку, тоже мигнул светодиодик – только уже на другом брелочке. Том самом, ценою в сто тысяч.

Владелец ничего этого не знает. Но едва он исчезает в громаде здания, к оставленной им машине подходит будущий «хозяин». Спокойно достает «супербрелок», отключает охрану и садится за руль. Машина признала его за своего и пустила в салон: игра окончена.

ПОСОБИЕ ДЛЯ ПРЕСТУПНИКОВ

В известном фильме Холмс и Ватсон временно переквалифицировались в грабителей. Получилось, как мы помним, не очень хорошо… Интересно, а какие жулики получатся из зарулевцев? Воровской инструмент у нас есть – вперед!

Нет, не все так просто. В каждый реальный брелок с шестизначной стоимостью местный профессор Мориарти закладывает нужную информацию – но не по всем мыслимым системам, а только по тем, за которые ему платит заказчик. Конкретно наша «игрушка» должна подходить для двух десятков популярных систем, вот и попробуем их одолеть.

Мы ограничились редакционной стоянкой – да, инструмент действительно работает и даже что-то открывает! А затем решили действовать по привычным инженерным канонам. Приобрели для теста шесть систем: пять согласно

ЭТО ВАЖНО

ВНИМАНИЕ! Данная публикация не ставит целью сравнить различные бренды охранных систем по принципу «лучше/хуже». Она лишь показывает, что новинки преступного мира реально существуют и, к сожалению, безукоризненно работают.

списку и одну вне его. Все с двусторонней связью, из числа наиболее ходовых.

И скучно, и грустно… Потому что приходится снова уподобляться дятлу, долбящему головой в одну точку: мол, любая стандартная защита – это напрасно выброшенные деньги! Даже от дедушкиного тумблера, спрятанного в укромном местечке, порой больше проку, чем от микропроцессоров, ведь против него бессильны любые грабберы…

Мориарти свое дело, к сожалению, знает: все его обещания сбылись. Системы «Ка-Гэ-Бэ», «Томагавк», «Старлайн» и «Шер-Хан» сдались нам с первой же попытки. Зато «Аллигатор» не поддался, но на это и рассчитывали: вместо прописанной в брелоке модели 950 мы намеренно испытывали более позднюю – 970-ю. Следовательно, система действительно подверглась модернизации! Питерский «Сталкер» тоже устоял: соб-



Внешне такой брелочек практически не отличается от своего коллеги, работающего в системе типа Sheriff («Шериф»), но талантами многократно превосходит его. Чтобы активизировать «игрушку», память которой позволяет за один присест завладеть четырьмя автомобилями, надо ввести пин-код. Продается через Интернет…



Alligator D-970. Автомобильная охранная система с двусторонней связью. Страна-производитель – Тайвань. Эту рептилию брелок не раскусил, поскольку настроен на более раннюю модель. Но есть опасение, что продвинутый электронный ворюга взломает и эту модификацию.



KGB FX-7. Автомобильная охранная система. Двусторонняя связь. Страна-производитель – Тайвань. Изделие со столь вызывающим названием не оправдало его и сдалось мгновенно.



Tomahawk TW-9030. Сделано на Тайване. На упаковке «Томагавка» ни единой надписи по-русски! Но заграничность не отразилась на способностях «охранки»: ее расшифровали с первой попытки.



«Сталкер-600 Light». Противоугонный цифровой охранный комплекс. Сделано в России (Санкт-Петербург). Создатели убеждены, что заложенный в это изделие многоступенчатый диалог автосигнализации и брелока сегодняшним взломщикам не по зубам, в отличие от известного кода Keeloq. Если есть другие мнения – отзовитесь, господа!



Scher-Khan Magicar 6. Автомобильная охранная система с двусторонней связью. Производитель не указан. «Шер-Хан» мяукнул, тут брелок его и расшифровал.



StarLine Twage B9. Серия B. Многофункциональная автосигнализация нового поколения с обратной связью. «Разработано HighTech MF Group по техническому заданию и в сотрудничестве с компанией «Ультра Стар». Эту технику профессор Мориарти также освоил…

ственно, его потому и купили, что Мориарти вообще не включил эту систему в список «берущихся». То есть конкретная отмычка подходит не ко всякому замку – и то хорошо.

ПУТЬ К СПАСЕНИЮ

А есть ли в проверенных «охранках» хоть какой-то позитив? Да, есть. Не случайно мы накупили именно систем с двусторонней связью: если владелец машины отошел от нее не слишком далеко, то родной брелок должен пискнуть – дескать, автомобиль открыли! Беги, милый, за подмогой – вдруг тебе повезет и угонщик замешкается с замком зажигания?

Что ж, по этой части придираться не будем: все вскрытые системы сообщили хозяину о надругательстве над собой. Но на этом позитив заканчивается: совершенно ясно, что мало-мальски толковый вор легко забьет электронные вопли о помощи хотя бы простейшей глушилкой. Как это делают, мы описали в ЗР, 2008, № 9.

Необходимо уяснить, что соревнование «охранников» и «грабителей» будет идти вечно. По крайней мере до победы какого-то нового общественного строя. И чем популярнее та или иная противоугонка, тем вероятнее, что с ней уже поработали нечестные людишки. Напротив, пример с «Аллигатором» показал, что новейшие модификации известных марок остаются неуязвимыми (до тех пор, пока угонщик не разживется новой прошивкой для своего брелочка).

Наш совет: при защите авто не ограничивайтесь одними только «старлайнами» или «томагавками». Пусть они выполняют сервисные функции типа открыть/закрыть, а заодно отвлекают внимание вора. Но для защиты от угона поставьте, к примеру, иммобилайзер! Он, конечно же, не всемогущ, но расколоть его тяжеловато, даже в стандартном варианте. Во всяком случае описанный нами брелочек его точно не возьмет. Вору нужно якобы случайно встретиться с хозяином машины где-то в толпе, «ненароком» задеть его портфелем, в котором стоит специальный генератор, считать метку… В общем, как говорил Деточкин, такая возня…

А про нестандартную защиту журнал писал неоднократно (см., например, ЗР, 2003, № 11; ЗР, 2007, № 5). Ну а если помечтать, то идеальная «охранка» должна выглядеть примерно так: вылез из машины, нажал на кнопочку и… уменьшил автомобиль раз в сто – как раз до размеров брелока! Спрятал в карман и пошел. Да и с парковкой никаких проблем… ЗР

Всё для авто

Франкфуртская «Автомеханика» – пожалуй, самая значительная выставка комплектующих и сервисного оборудования. Нынче она была еще и юбилейной – 20-й по счету. С экспонатами знакомился Алексей Воробьев-Обухов.

Выставка под таким названием проходит несколько раз в год по всему миру. Посещала она и Москву, однако ни в какое сравнение по масштабу и количеству экспонатов наша с франкфуртской, увы, пока не идет. Десять огромных павильонов общей площадью 305 000 м² не смогли вместить всего, что привезли 4680 предприятий из 80 стран. И вот еще пара бросившихся в глаза отличий, скажем, от «Интеравто»: китайцы хотя и присутствуют, но отнюдь не доминируют – их экспозиция занимает лишь 4% площади против 40%, отданных немецким фирмам. И никаких легкомысленно раздетых девушек. Сюда приходят солидные люди, предприниматели, чтобы заключить договоры на поставку оборудования для своих СТО, запчастей для магазинов.

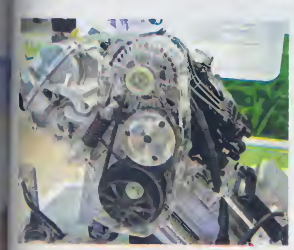
Этот вид бизнеса гораздо старше самой «Автомеханики», что можно было видеть на примере «Форда-Т» 1923 года, служившего автолавкой фирмы Snap-on.

Задачу отобрать экспонаты для материала в ЗР облегчил проводящийся с 1996 года конкурс Innovation Award. На него было заявлено 152 экспоната, объявленных мировыми премьерами. Итак, самые интересные новинки!





«Ауди» привезла на «Автомеханику» не автомобиль, а… амперметр Quick Ammeter. Но не обычный, требующий включать внешний шунт в разрыв цепи. Такие шунты на самом деле есть в изобилии в каждом авто – это предохранители. Специальная вилочка с острыми щупами позволяет прикоснуться к проволочке сквозь небольшие отверстия в пластмассовом держателе, и пожалуйста – прибор определит номинал предохранителя и силу протекающего по нему тока. Быстро и удобно, причем можно измерить и доли миллиампера, и десятки амперов!



StARS μ-Hybrid – этот агрегат фирмы «Валео» способен превратить любой автомобиль в почти гибрид. Речь идет о генераторе, который по совместительству взял на себя функции стартера и раскручивает двигатель через поликлиновый ремень, причем за 0,4 с. Даже при кратковременной остановке можно спокойно глушить мотор, не рискуя замешкаться на старте. Отсутствие бендикса делает систему очень надежной, а замена диодного моста мощными полевыми транзисторами на 20% повысила КПД генератора. Установленная в «Смарте» система показала: в городе можно сэкономить до 19% топлива!



Это изделие фирмы «Бирхмайер» обходится без электричества. Канистра «Рапидон-6» позволяет налить жидкость в нужную емкость (например, бензин в бак или омывайку в бачок), не пролив ни капли. Чему очень рады европейские экологи. Секрет прост: чтобы потекло, нужно нажать большим пальцем на воздушный клапан. А тонкий носик подойдет даже для неудобно расположенных горловин.



Экспонаты фирмы «Каргораунд» поместились на стенде лишь в виде макетов. Ведь речь о новых системах парковки. Одна из них не что иное, как многоэтажный поворотный круг с лифтом. Преимущества: экономия площади, уменьшение выброса CO_2 в процессе поиска места. Ведь теперь не машина объезжает стоянку, а свободное место подъезжает к ней на электротяге. Эту версию вы можете разглядеть на заднем плане, а на переднем – более оригинальное решение, подсмотренное, вероятно, в городском парке. Ну чем не колесо обозрения? Обе конструкции легкоразборные, так что в случае переезда владелец (например, магазин, автосервис) просто возьмет парковку с собой.



Проверять давление воздуха в шинах и глубину профиля протектора можно, оказывается, не выходя из автомобиля – на ходу! Фирма «Вентех» демонстрировала всем желающим свою новинку Pneuscan Pro. Такой «лежачий полицейский», уложенный, например, на выезде с АЗС, мойки или парковки, не вызовет раздражения водителей. Потому что почти тут же они увидят на большом экране и давление, и глубину протектора для каждого колеса! С профилем все более или менее понятно: работает лазерный сенсор. А вот давление… Все, что удалось выведать у представителя фирмы, – это слова «ноу-хау» и «плюс-минус 0,2 бар». Кстати, модификация для крупных автохозяйств справляется с автопоездами о 18 колесах! Интересно, сколько заняла бы процедура проверки обычным манометром?



Чрезвычайно интересную идею воплотила в жизнь фирма «СЛИФТ Хебецойге». Устройство myLift оценят те, кому приходилось из-за аварии на магистрали с разделительным барьером часами простаивать в многокилометровой пробке без всякой надежды объехать затор по встречной. Да и сотрудники служб спасения и ГИБДД тоже не могут добраться до места аварии. Теперь представьте: через каждые несколько километров 80-метровые отрезки разделительного барьера могут… опускаться до уровня асфальта! Разумеется, по воле уполномоченного органа (той же ГИБДД). Тогда можно временно выделить с помощью конусов одну-две полосы для встречного движения вплоть до следующего разрыва барьера. Или организовать разворот. И всё, движение пошло. На макете все работает здорово, а фирма уверяет, что и в реальном масштабе проблем не будет. Предлагается даже ставить такие опускающиеся барьеры друг за другом: тогда, мол, можно будет организовать аварийную посадку самолетов на автобан. Как в кино!

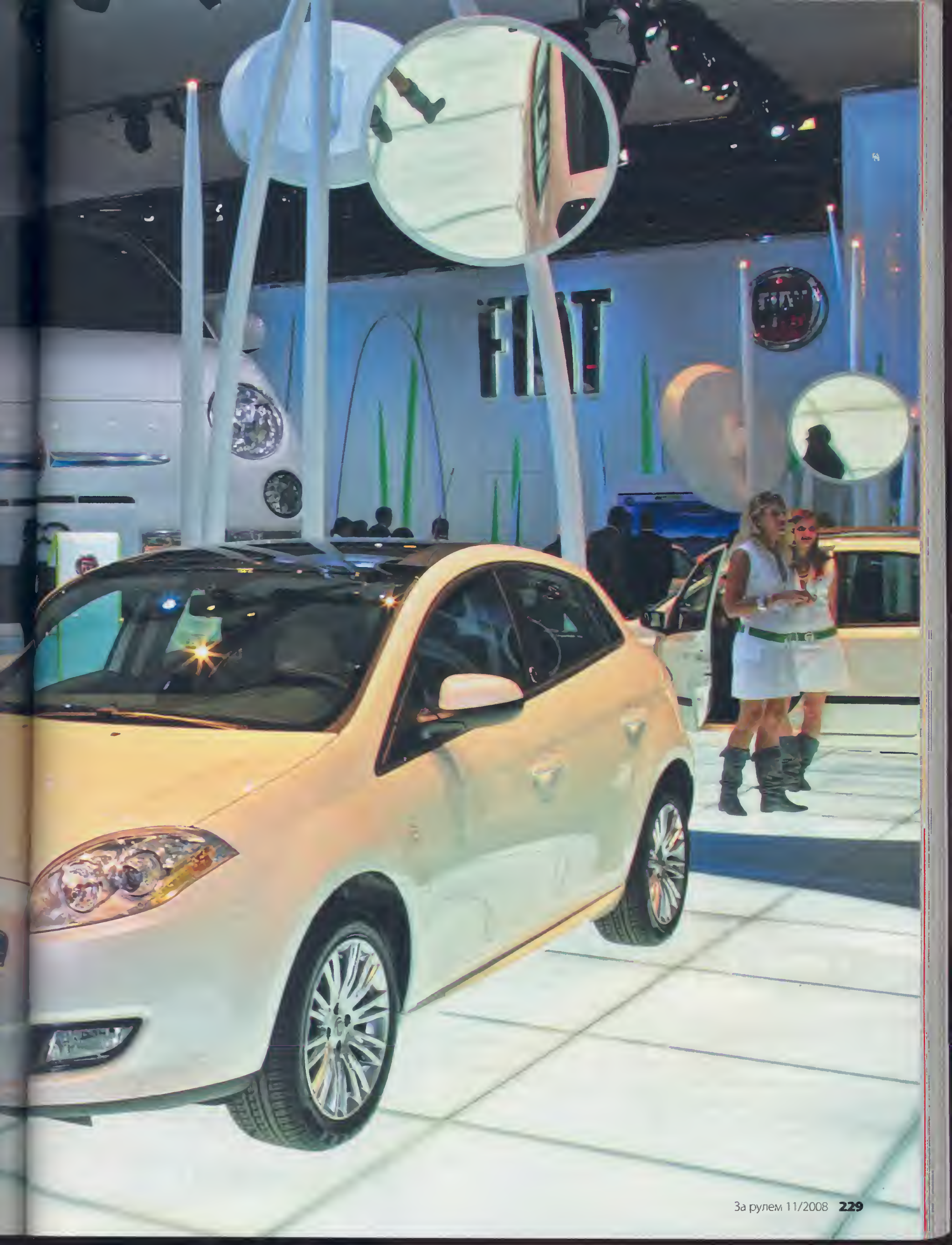
На стенде фирмы «Бош» (ей отдельное спасибо за организацию поездки) премьеру справлял сканер KTS 340. Хотя называть этот прибор сканером не вполне верно. Он не только проведет диагностику контроллера, но и подскажет сервисмену нюансы обслуживания автомобиля чуть ли не любой модели. Это не преувеличение. Я пытался поставить прибор в тупик запросами по УАЗу и китайскому «Адмиралу» (согласитесь, не самые распространенные в Германии машины) – оказалось, в базе данных есть и они. Можно сказать, на каждую модель в необъятной электронной памяти заведена книга наподобие издаваемых ЗР. Только вместо фото автомобиля – контурные рисунки. Плюс необходимые данные для всевозможных регулировок и контроля!





Отражения будущего

Автомобильная выставка – зеркало, рассказывающее правду о завтрашнем дне. В Париже в него заглянул Максим Сачков.
Фото: Александр Кульнев.


FIAT

С каждым годом эволюция в автомобильном мире идет все быстрее. Давно ли новую модель приходилось ждать чуть ли не десятилетие, сегодня же едва уследишь за сменой поколений. А концепты? Традиционно они лишь отражали некий взгляд в далекое будущее или в лучшем случае задавали примерное направление развития. Теперь большинство демонстрационных образцов через годик-другой станут серийными моделями.

Бродишь вдоль стендов крупнейшей выставки, и тебя не оставляет ощущение, будто гуляешь по городским переулкам и проспектам. Пройдемся по Парижу?

«Тойота-iQ» – один из самых маленьких четырехместных автомобилей. Здесь комфортно троим взрослым и ребенку. Чтобы поместить чемодан, даже небольшой, придется складывать хотя бы одну половинку заднего сиденья.

«Форд-Ка» сыграл в Париже мировую премьеру. В свет он выйдет с 1,2-литровым бензиновым двигателем мощностью 51 кВт/69 л.с. и 75-сильным дизелем.







ФИАТ – один из ведущих игроков в сегментах компактов. Огромный макет «пятисотого» (фото в заголовке статьи) явно символизировал популярность модели, рядом с которой красовались хэтчбек «Браво» и компакт-вэн «Кубо».

В числе самых компактных автомобилей, не считая множества традиционных для парижского автосалона квадроциклов, – «Тойота-iQ». Еще полгода назад в Женеве младшенькую из большой японской семьи выставляли как концепт, и вот уже в начале 2009 года серийная модель поступит в продажу. Несмотря на скромные габариты (длина iQ не превышает 3 м, что позволяет ей парковаться хоть вдоль, хоть поперек), машина может стать вехой в истории фирмы. Коробку с дифференциалом удалось сделать очень компактными, а топливный бак толщиной всего 120 мм и наклонно расположенные задние амортизаторы помогли опустить пол. Тонкие спинки кресел добавили сидящим на втором ряду 40 мм пространства.

«Хёндай-i20» предлагает не по классу богатый выбор силовых агрегатов – три бензиновых (78–126 л.с.) и четыре дизеля объемом 1,4 и 1,6 л (75–128 л.с.). В базе 5-ступенчатая механика, для некоторых модификаций доступен 4-ступенчатый автомат.

НА УЗКИХ УЛОЧКАХ МОНМАРТРА

Маленькие машинки набирают популярность. Ведь, например, в окрестностях знаменитого парижского холма не то что припарковаться, даже маневрировать сложно. Вдобавок топливо недешево...

Через пару лет из концепта «Ауди-А1» вырастет серийный городской хэтчбек со спортивным характером. Опытный образец разменивает 100 км/ч за 7,9 с, его гибридный силовой агрегат расходует около 4 л/100 км.





с умным 6-ступенчатым автоматом) выброс углекислого газа в атмосферу ничтожно мал: менее 90 г/км.

Замену популярному «Гетцу» в лице преемника – модели i20 показала компания «Хёндай». Новичок больше во всех измерениях, привлекательнее и безопаснее: по результатам испытаний EuroNCAP ему присвоили пять звезд. В арсенале i20 шесть подушек, ремни с преднатяжителями, активные подголовники и, разумеется, крепления детского сиденья типа «Изофикс», ABS, а также система стабилизации.

«Форд-Ка» тоже самый маленький среди родичей, но выглядит внушительно, стараясь походить на старших. Характер у малыша столь же заводной, как у предшественника. В движение «Ка» приводит бензиновый 1,2-литровый 69-сильный двигатель, а также – впервые для этой модели – дизель: при мощности 75 л.с. он расходует в смешанном европейском цикле лишь 4,2 л/100 км.

Что общего у «Сузуки-Альто» и «Ниссана-Пиксо»? Родители! Присмотревшись, увидите и одинаковые обводы кузова, и общие решения вроде открывающихся задних форточек. Единый двигатель – литровый 3-цилиндровый – потребляет в смешанном цикле 4,5 л/100 км и при этом укладывается в перспективные экологические нормы Евро V.

Концепт-кар «Мазда-Киора» (Kiyora) – прототип компактного (на 100 мм короче «Мазды-2») экологически чистого городского автомобиля. Каркас кузова выполнен из сверхлегкого углеводородного волокна. Благодаря такому «скелету» и новому силовому агрегату (1,3-литровый двигатель с непосредственным впрыском топлива сопряжен

«Мазда» назвала свой концепт-кар «Киора», что в переводе означает «чистота». Здесь позаботились не только об окружающих, но и о пассажирах. Угольные фильтры очищают воздух в салоне, а также дождевую воду: она накапливается в специальной емкости и... пригодна для питья.



Вместе с базовым «Фольксвагеном-Гольф» день рождения на Парижском автосалоне отмечала его заряженная модификация GTI. 210-сильный наддувный двигатель позволяет разменять сотню за 7,2 с и достичь 240 км/ч.



На обновленной «Шкоде-Октавия» появятся наддувные двигатели TSI объемом 1,4 и 1,8 л и 7-ступенчатые роботизированные коробки DSG.

К ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОМУ БУДУЩЕМУ

Парижский автосалон подтвердил: одна из первоочередных забот производителей – поиск альтернативного источника энергии. К этому подталкивают неуклонно растущие цены на бензин и ужесточение экологических требований. Новинок, работающих на газе, все меньше – проблема, скоре всего, в слабой инфраструктуре. В моду активно входят гибриды: вслед за основоположниками японцами все больше подобных разработок предлагают европейцы, корейцы и даже американцы. Конструкторы увлечены совершенствованием электро- и водородомобилей – и, глядишь, через пару лет их идеи воплотятся в серийном производстве...



Электрический «Субару-R1e»

Растущий спрос на маленькие автомобили подхлестывает многих производителей. Под капотом компактного городского «Ауди-A1» – 1,4-литровый 150-сильный мотор с непосредственным впрыском и наддувом, а еще 20 кВт мощности предоставляет машинке электродвигатель. На электрической тяге гибридный концепт может проехать весь Париж вдоль и поперек, после чего батарею достаточно подзарядить от обычной розетки.

ОКОЛО БУЛОНСКОГО ЛЕСА

У парижан это одно из любимых мест семейного отдыха; для таких выездов нужен автомобиль попросторнее. На чем сюда будут приезжать?



Наддувный 3-литровый двигатель с непосредственным впрыском мощностью 333 л.с. разгоняет «Ауди-S4» до 100 км/ч всего за 5,1 с. Момент расходится по осям в соотношении 40:60, а дополнительный спортивный дифференциал готов эффективно распределить тягу и между задними колесами.

«Шевроле-Круз» выйдет на рынок с двумя бензиновыми двигателями – объемом 1,6 (82 кВт/112 л.с.) и 1,8 л (103 кВт/140 л.с.), а также 2-литровым дизелем (110 кВт/150 л.с.). Наряду с базовой механической коробкой будут доступны версии с 6-ступенчатым автоматом.



Седан «Эксео» расширит модельный ряд марки СЕАТ. От дорожных коллизий экипаж уберегут девять подушек безопасности, включая мешки для коленей водителя.



Седаном «Круз» «Шевроле» заполнил пустующую нишу между «Лацетти» и «Эпикой». Автомобиль, который по стилю больше напоминает четырехдверное купе и открывает новое направление в дизайне европейских моделей, появится в продаже весной 2009-го. На его базе построили семиместный мини-вэн «Орландо». Пока это концепт-кар, но не исключено, что мы уже на следующем автосалоне увидим серийный образец.

Фирма «Кадиллак» подготовила европейцам сюрприз – универсал на базе модели CTS. Его недаром назвали «Спорт Вэгон», ведь под капотом 3,6-литровая бензиновая «шестерка» с непосредствен-

«Кадиллак-CTS Спорт Вэгон» построен на одной базе с седаном, но места в багажнике у него намного больше. Обе машины предложат как в заднеприводном исполнении, так и в варианте 4x4.



Класс спортивных вседорожников БМВ прирастает компактной моделью X1, которая примерно на метр короче старшего брата X3. Пока это концепт, но разработчики утверждают, что в течение года мы увидим серийный образец.

Одна из громких мировых премьер – «Рено-Меган». Весомый козырь припас «Ситроен» – компакт-вэн «C3 Пикассо». Смелый дизайн! Здесь и законодатель мод в гольф-классе – шестое поколение самой массовой модели «Фольксвагена» (названным машинам посвящены отдельные материалы в этом номере). Испанский СЕАТ сделал шаг в средний класс: седан «Эксео» предстал перед публикой с 2-литровым бензиновым двигателем TSI – 147 кВт/200 л.с.



Еще одна мировая премьера «Тойоты» – компактный вседорожник «Урбан Крузер» (Urban Cruiser). Полноприводные версии с блокировкой межосевого дифференциала получат дизельный двигатель объемом 1,4 л (66 кВт/90 л.с.), а к моделям с передним приводом приписан 1,3-литровый 101-сильный бензиновый.

ным впрыском мощностью 311 л.с. Позднее появятся дизельные версии.

Достойного конкурента «американцам» и «европейцам» вырастила «Тойота». «Авенсис» не только изменил внешность, но и стал крупнее. Прибавили в мощности бензиновые моторы, при этом выбросы CO_2 снизились на 10–26%, а все дизели соответствуют перспективным требованиям Евро V. Компания «Мицубиси» привезла «Лансер Спортбэк» с пятидверным кузовом – впрочем, еще раньше он поступил в салоны дилеров. А ближе к весне появился «Лансер Ralliart». По сути, это более доступный «Эво» с 241-сильным двигателем и полноприводной трансмиссией. «Раллиартиста» планируют выпускать с кузовом седан или хэтчбек.



Весной в Женеве «КИА-Соул» представили как концепт. Теперь это серийный пятиместный кроссовер, который планируют продавать в следующем году. Любопытно, что бензиновый и дизельный двигатели имеют одинаковый объем и мощность: 1,6 л и 93 кВт/126 л.с.

В тридцатые годы прошлого века компмания «Пежо» выпустила первые купе-кабриолеты с жесткой крышей – модели 401 и 601. Мировая премьера нашего времени – «Пежо-308CC».



ВДОЛЬ ЕЛИСЕЙСКИХ ПОЛЕЙ

На одной из самых дорогих улиц Франции популярны престижные, красивые модели (желательно не как у всех). Конечно, в этом уголке Парижа чаще других на глаза попадаются французские марки. Скоро здесь будет красоваться новый «Пежо-308CC». Крыша купе-кабриолета, как и у предшественника, компактно укладывается в багажник, только теперь для этого достаточно 20 с. Причем останавливаться не обязательно – механизм работает при замедлении до 12 км/ч.

«Рено» приготовил для Елисейских полей купе побольше, правда, с неподвижной крышей. «Лагуна Купе» позаимствовала у заряженной версии GT активную подруливающую подвеску (задние колеса на небольшие углы поворачивает электропривод) и два новых двигателя V6 – бензиновый мощностью 240 л.с. и дизельный, который на 5 сил слабее.



Купе «Лагуна» – автомобиль для «Рено» знаковый, поэтому разработчики очень тщательно подошли к выбору отделки и оборудования. Например, аудиосистему специально для этой модели заказали профессионалам в области звука – компании «Боуз».

«Назад в будущее» – под таким девизом состоялась в Париже европейская презентация «Шевроле-Камаро». Цены пока не объявлены, но покупатели наверняка найдутся.



Каждая модель «Феррари» поражает не только дизайнерскими находками, но и техническими характеристиками. Мощность 4,3-литровой «восьмерки» нового купе с посадочной формулой 2 + 2 «Калифорния» – 460 л.с., а первую сотню спорт-кар разменивает всего за 4 с.







Кузов седан и мотор впереди – в жизни не угадаете, не глянув на фотографию, что это за автомобиль! Концепт «Эсток» (Estoque) от «Ламборгини». Мир перевернулся?

В «Мазде» обновили родстер MX-5: освежили внешность, снизили уровень шума, модернизировали двигатели, расширили список дополнительного оборудования. Компактный кабриолет привез и «Лексус». Под капотом модели IS 250C размещен 280-сильный двигатель в паре с 6-ступенчатым автоматом; трехсекционная алюминиевая крыша убирается в багажник за 20 с.

Прикоснуться к возрожденной легенде предлагает «Шевроле»: в Париже впервые в Европе показали спортивный «Камаро». В 6,2-литровой «восьмерке» зажаты 400 «лошадок» (интересно, как у нее с выбросами CO_2?), а чтобы хоть немного снизить расход, в некоторых режимах электроника отключает несколько цилиндров.

Всего 700 среднемоторных автомобилей «Кайман-S Sport» собирается выпустить «Порше». Эта модель – стилизация под спортивный GT3. Характерные цвета кузова, черные диски, зеркала, решетки воздухозаборников и, конечно, заниженная спортивная подвеска с проставками под 19-дюймовыми дисками.

На Елисейские поля престижно приехать и в представительном седане. Пожалуйста – две мировые премьеры, причем обе немецкие. БМВ 7-й серии покоряет не только дорогими материалами и оборудованием, но и множеством технических изюминок (ЗР, 2008, № 9). Другой дебютант – «Мерседес-Бенц» S-класса, удлиненный фирмой «Пульманн» на 1150 мм.

В России принято: если вернулся – посмотри в зеркало. Видимо, так следует поступать всем, тем более если в зеркале отражается будущее. ЗР

Свежий дизайн, модернизированные двигатели, оригинальные технические решения – «Мазерати» обновила седан «Кваттропорте». Причем не только обычный, но и заряженную версию с шильдиком S, которая на 30 л.с. мощнее.



Из чего же, из чего же...

Каких только материалов не используют в современных автомобилях! Разобраться в многообразии решил Денис Арутюнян.



МОЕ СЛОВО – ЖЕЛЕЗНОЕ

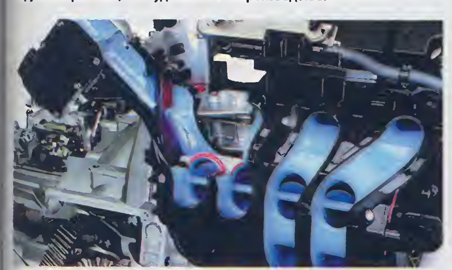
Стальная «клетка», стальные же навесные панели... Вы так представляете основу своего автомобиля? Кстати, сталь в современных авто изрядно отличается от той, что использовали всего 10–15 лет назад. Стимулом к поиску новых компонентов для сплавов стала тотальная борьба с лишним весом. Как следствие, все большее распространение получают высокопрочные низкоуглеродистые стали с пределом прочности выше 210 МПа. Улучшенные физические свойства металла позволяют делать детали тоньше и, следовательно, легче, при этом прочность конструкции не снижается.

В числе ведущих разработчиков облегченных стальных конструкций – консорциум ULSAB, включающий 35 компаний из 18 стран. Новые сплавы, созданные предприятием, впервые использовали в автомобилях «Порше», а сегодня их можно найти, например, в «Опеле-Астра» или «трешке» БМВ. Участники проекта утверждают: благодаря металлургическим ноу-хау им удалось снизить массу кузова на 25% (!), при этом жесткость на кручение возросла на 70–80%, и это далеко не предел. Однако не все разделяют «стальную» веру в светлое будущее.

Одно из решений проблемы лишнего веса позаимствовали в авиации – детали кузова и некоторые элементы подвески делают из сплавов на основе алюминия. Детали из «крылатого» металла при той же прочности на 60% легче стальных. Рады и специалисты по безопасности: алюминий при столкновении поглощает на 50% больше энергии. Кроме того, изготовленные из этого металла панели не требуют дополнительной антикоррозийной обработки. Да и штамповать их можно на тех же прессах, что и стальные, не меняя дорогостоящее оборудование. Неужели алюминий настолько хорош? Да, если не учитывать цену сырья: детали в среднем вдвое дороже стальных. По этой причине легкие



Пластиковый впускной коллектор не только облегчит двигатель на пару килограммов, но и удешевит его производство.





Клапаны и пружины из легкого титана служат намного дольше стальных.

Крышка клапанного механизма – прекрасный подопытный объект. В зависимости от пристрастий создателей ее отливают из стали, алюминия или магниевых сплавов.



кузовные панели применяют хотя и давно, но лишь на недешевых машинах, в их числе «Феррари», «Ягуар», «Мерседес-Бенц»... Встречаются и полностью алюминиевые кузова, как на «Ауди-А8» и малышке «Ауди-А2».

Из алюминия делают немало других, скрытых от взгляда деталей: усилители бамперов, защитные брусья в дверях, каркасы сидений, трубопроводы... Двигатели, наконец!

Используют автомобилестроители и другие металлы. Каркасы сидений и передней панели, головки цилиндров и картеры коробок передач, выполненные из магниевых сплавов, легки и прочны. Ведь в сравнении с алюминием этот металл обладает более высокой жесткостью, при этом его плотность гораздо меньше – 1,81 против 2,7 г/см^3. Например, масса блока двигателя из магниевого сплава AMC-SC1, разработанного в Австралии, всего 14 кг, то есть он на 70% легче чугунного и на 25% – алюминиевого! Но детали из магниевых сплавов требуют особой коррозионной защиты, поскольку окисная пленка не защищает их от воздействия влаги.

Все большее распространение получают изделия из титана. Из него делают пружины подвески, многие детали двигателя – клапаны и их пружины, шатуны, крепежные элементы. Некоторые производители уверяют, что титановые клапаны серьезно уменьшают потери на трение в газораспределительном механизме, а значит, повышают КПД мотора и снижают расход топлива. Например, титановые шатуны спортивной «Хонды-NSX» на 30% легче стальных, что позволило поднять частоту вращения коленвала на 700 об/мин.

Несмотря на многочисленные достоинства, ни магний, ни титан пока массово не применяют – дорого. Но так было поначалу со многими инновациями.

ОТ ИГРУШКИ К РЕАЛЬНОСТИ

Современные автомобили все более похожи на игрушечные машинки: доля пластиковых деталей растет постоянно. Идея использовать пластмассу в автомобилестроении ненова. Немцы экспериментировали с ней еще в конце 1930-х, когда мирное производство в Германии испытывало острый дефицит металла.

МЫ ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ!

За использование самых дорогих материалов, увы, придется заплатить. Потенциальному покупателю суперкара «Наталиа-SLS2» от компании «ДиМора» нужно будет выложить примерно 2 млн. долларов за автомобиль с мотором V16 мощностью около 1200 л.с. и кузовом из... вулканического камня! Точнее, из пластика на основе базальтового волокна, обладающего отличными прочностными свойствами. Правда, есть одно «но»: пока машина существует лишь на бумаге. Тем не менее очередь желающих расстаться с кругленькой суммой уже выстраивается.



В 1955 году свет увидел первый серийный автомобиль с кузовом из фенольнопресольформальдегидной смолы (дуропласт) – «Цвиккау-P70». Это был предшественник «Трабанта».

Долгое время немалой популярностью у автопроизводителей пользовался один из первых композитных (состоящих из основы и связующего компонента) материалов – фиберглас, он же стеклопластик. Из армированного стекловолокном полимера еще совсем недавно делали не только самолеты, но и автомобильные капоты и крылья.

С тех пор многое изменилось, в частности фенолформальдегидные смолы уступили место термопластичным связующим, но выполнить актуальные экологические требования это уже не поможет.

Эксперименты с материалами порой приводят к неожиданным результатам: крышу концепта «Мерседес-Бенц F500» сделали из стекла. Пробный шар оказался удачным: сейчас такое решение встречается и на некоторых серийных автомобилях.

Внутреннее пространство каталитического нейтрализатора заполнено керамикой. Соты наполнителя покрывают тончайшим слоем платины (реже – палладия или родия).

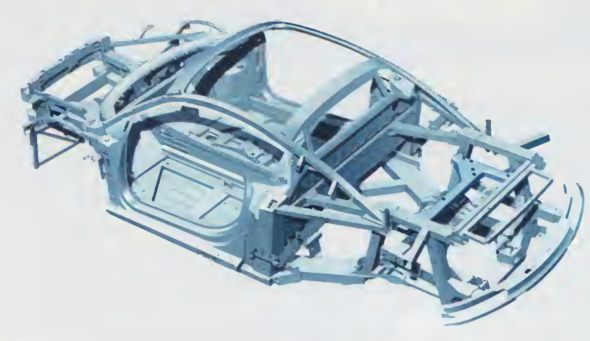


СКОЛЬКО-СКОЛЬКО?

Специалисты Национального исследовательского совета США выяснили, что для производства среднестатистического автомобиля в 2006 году потребовалось:

- 963 кг стали (кузов и двигатель),
- 109 кг алюминия (кузов и двигатель),
- 23 кг угля (производство стали, резины и пр.),
- 19 кг меди (проводка и электроника),
- 19 кг кремния (стекла),
- 11 кг свинца (аккумулятор),
- 10 кг цинка (выплавка стали),
- 8 кг марганца (выплавка стали),
- 4,5 кг молибдена (выплавка стали),
- 4 кг никеля (декоративные элементы + антикоррозионная обработка),
- 2 кг магния (электроника, выплавка стали),
- 0,9 кг серы (шины),
- 0,45 кг ванадия (выплавка стали),
- около 3 г платины (каталитический нейтрализатор, электроды свечей),
- 6 баррелей (около 954 л) нефти (пластиковые детали и отделка салона).

Кроме того, в автомобиле присутствуют мизерные порции тантала, индия, галлия, кадмия, теллура и лития.



Полностью алюминиевая рама кузова позволяет сэкономить до 300 кг массы, что компенсирует растущее количество дополнительного оборудования и помогает сделать автомобиль более экономичным.

На смену фибергласу приходят другие, еще более прочные и легкие пластики, например усиленный углеволокном полиамид, в просторечии «карбон». Активные работы по внедрению углепластика в массовое производство ведет американский Совет в области автомобилестроения (USCAR) в тесном сотрудничестве с компаниями «Крайслер», «Форд» и «Дженерал моторс». «Мазда» устанавливает капот, крылья и двери из полиамида и параллельно работает над новым поколением так называемого биопластика. Для производства этого перспективного материала нужны совершенно неожиданные компоненты – пластиковое вторсырье и деревянная стружка!

Благодаря впечатляющим свойствам современному пластику находят все новые области применения. Термостабильность некоторых полимеров позволяет изготавливать из них даже огнестрельное оружие. Значит, их можно использовать и в автомобиле! Например, отливать впускной коллектор, который в несколько раз легче металлического. Новое применение нашли и особо прочному пластику. Например, опорой для торпедо 500-сильного «Доджа-Вайпер» служит конструкция из углепластика. Благодаря этому кузов спорткара обладает отличной прочностью и жесткостью на кручение. А французские инженеры отважились изготовить из карбона днище популярного «Рено-Меган». Но самое оригинальное применение высокопрочным пластикам придумали в Швейцарии: кузовом концептуального одноместного «Ринспида-Экзасис» стала капсула из прозрачного поликарбоната.

ВСЕГО ПОНЕМНОГУ

Попробуйте отгадать, что общего между техническим углеродом, силиконом, рапсовым маслом, стеарином и кукурузой. Они необходимы для изготовления автомобильных шин! Итак, сажа придает покрышке прочность и долговечность, кремниевая кислота нейтрализует пагубное воздействие углерода на окружающую среду, рапсовое масло увеличивает ресурс, стеариновая кислота необходима для вулканизации резины, а крахмал из кукурузы уменьшает сопротивление качению. Еще более неожиданные материалы разбросаны по всему автомобилю. Например, для шумоизоляции салона широко используют не только вспененный полиуретан (который, кстати, прочно прописался в подушках сидений), но и битум. В раму спортивного «Моргана-Аэро 8», выполненную из алюминия, даже сейчас, в XXI веке, навешивают деревянные панели – из ясеня. Кое-где можно обнаружить сходство… с кухонной посудой: обивки сидений и салонные коврики части моделей «Крайслер» сделаны из материала Yes!Essentials, пропитанного тефлоном, благодаря чему дольше остаются чистыми. И конечно, современные авто немыслимы без драгоценных и редких металлов: в сотах каталитического нейтрализатора и на электродах свечей зажигания можно встретить платину, палладий, иридий и родий. Золото не только обеспечивает надежную проводимость электрических соединений, но и помогает вырабатывать ток в топливных элементах экологически чистых автомобилей. А еще – кожа, замша и даже… бриллианты, которые используют для украшения машин. Впрочем, это уже иная тема.

Наверняка сталь в ближайшие годы не сдаст позиций, но легкие металлы и пластик будут ее теснить. А может, произойдет некий прорыв – появится абсолютно новый недорогой, легкий и прочный материал. Фантастика? Наверное, Карл Бенц, расскажи ему о композитах, сказал бы то же самое… ЗР

Продолжение темы (пример «Мазды») – в следующем материале.

Один из первых материалов в жизни автомобиля – пластилин. Благодаря ему можно увидеть облик еще не существующей модели и проверить ее аэродинамические характеристики.





Кто там? Лишний грамм

С 2002 года автомобили «Мазда» завоевали 513 международных и национальных призов, присуждаемых СМИ, клубами и общественными организациями за внедрение передовых технологий. На презентации технических новинок побывал Анатолий Фомин.

ЯПОНСКАЯ ДИЕТА

Идея сделать автомобиль легче, сохранив все необходимые качества, всегда была и будет иконой инженерного творчества. Легче значит динамичнее, приятнее в управлении, экономичнее и безопаснее для окружающих. А еще – дороже и сложнее. Ведь ни удобство, ни пассивную безопасность нельзя принести в жертву. Справиться с дилеммой непросто, но варианты уже есть.

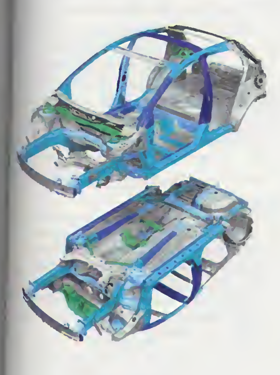
Для примера – «Мазда-2», один из немногих компактных автомобилей, отвечающих «пятизвездным» требованиям безопасности при снаряженной массе менее 1000 кг. Машине удалось похудеть на 100 кг по сравнению с первыми прототипами. Очень заметный в относительном выражении выигрыш пришелся на подвеску. Она вроде бы немудреная: стойки спереди, упругая балка сзади, – на первый взгляд, доводить нечего. А если изменить технологию изготовления рычагов, облегчить опоры, переработать заднюю балку? Результат – минус 13 кг. Теперь повысим в конструкции кузова долю высокопрочных сталей (свыше половины массы) – и сэкономим еще 22 кг.

Немало резервов таится в тех частях автомобиля, которые высокотехнологичными не считают. Так, выпускную систему облегчили на 7,5 кг! Этого добились не только благодаря применению новых материалов, но и за счет каталитического нейтрализатора. Нет, его, конечно, не упразднили – просто технология Single Nano позволила более равномерно распределять частицы драгоценных металлов в керамическом теле нейтрализатора, в результате чего потребность в благородных металлах сократилась на 70%, а само устройство стало компактнее. Еще 2,86 кг сбросили за счет мультиплексной проводки – медные провода не только дорогие, но и тяжелые! И, наконец, 980 г экономии дали динамики.

Пусть аудиофилов стошнит, но я все равно скажу: они двухконусные, с пластмассовой корзиной и миниатюрными весом не больше 100 г неодимовыми магнитами. Кстати, внутренняя панель двери, на которую они крепятся, тоже пластиковая! Толщиной 1,86 мм, она изготовлена из армированного стекловолокном полипропилена и весит всего 1035 г. Это опять-таки не предел: новая технология позволит уменьшить массу еще на 20–30%. Теперь вместо однородного материала используется более сложная композитная структура, сочетающая прочный поверхностный слой и вспененную, как суфле, начинку. В результате та же панель похудеет до 800 г и станет жестче. В ближайшее время

Под капотом «Мазды-6» новый дизель 2,2 л/185 л.с. Этот силовой агрегат мощнее прежнего на 45 л.с. при той же экономичности!

Высокопрочные стали и оптимизация силовых элементов кузова – ключ к снижению веса. В «Мазде-2» лишь 47% по массе составляет обычная сталь. Из стали с пределом текучести 440 МПа изготовлено еще 10% (зеленый цвет на схеме). Из высококопрочной 590 МПа – 31% (голубой цвет). Из особо прочной 780 МПа – 9% (синий цвет). И 3% – из сверхпрочной 980 (!) МПа (темно-синий цвет).



Турбокомпрессор фирмы IHI с регулируемым направляющим аппаратом турбины оснащен оригинальным уплотнением колеса компрессора. В процессе приработки это колесо подпиливает полипропиленовое уплотнение, обеспечивая минимальный зазор и максимальный КПД.



Рабочий объем нового дизеля будет на 200 см³ больше, чем у предшественника, но веса прибавится всего 6 кг. Применение балансирных валов позволило использовать более короткие шатуны и уместить мотор с увеличенным на 8 мм ходом поршня в блок прежней высоты.



технология распространится и на крупные детали, обещая снизить массу бамперов и передней панели. Так работает стратегия граммов. Ради снижения веса применяют и сварку треннем, и алюминий в элементах кузова (из этого металла изготовлены двери модели RX-8 и багажник MX-5). Цель такова: в следующем поколении снизить массу кузова на 10%, а шасси – на 15%.

ДИЗЕЛЬНАЯ МОЩЬ

Без дизеля сегодня в Европе рынок не завоюешь. Но у нас подобные версии «Мазды-3» и «Мазды-6» пока не продаются. Нынешний двигатель MRZ CD 2.0 вовсе не плох – с 2 л снимают 103 кВт/140 л.с. и 330 Н·м крутящего момента. Мотор был оснащен и регулируемым турбокомпрессором, и впрыском «коммон рейл», и даже сажевым



Как сэкономить 9% топлива в стандартном городском цикле? Элементарно – надо отключать двигатель при остановках. В новых моторах «Мазды» с непосредственным впрыском за это отвечает система SISS. В вольном переводе – «умная система отключения на остановках».

фильтром, однако для лидерства этого маловато.

В новом двигателе увеличен рабочий объем путем увеличения хода поршня, ременный привод распредвала сменила цепь, появились уравновешивающие валы, основательно переработан блок цилиндров и поршни. Теперь они имеют внутри специальную кольцевую полость, в которую подается масло для отвода тепла от днища поршня. Результат – 136 кВт/185 л.с. и 400 Н·м – на уровне лучших моторов «немцев» и мощнее, чем у «Тойоты». При этом расход топлива остался прежним. В требования Евро V этот двигатель укладывается благодаря новому сажевому фильтру, модернизированной системе питания и рециркуляции отработавших газов. Давление впрыска достигло 200 МПа, количество отверстий в форсунках возросло с шести до десяти, а их проходное сечение уменьшилось на 20%. Модернизированный керамический фильтр с пористой структурой позволяет дожигать сажу до CO_2 быстрее и эффективнее, поскольку улучшает прохождение кислорода и может работать при более высокой температуре.

На достигнутом не успокоились. Следующий этап – двухступенчатый наддув, с которым можно будет претендовать на самые высокие показатели в классе. Но его мы увидим на серийных «маздах» не раньше 2010 года.

СТОЯТЬ, НЕ БОЯТЬСЯ!

Как улучшить экологические показатели автомобиля в городе самым простым способом? Глушить двигатель на вынужденных остановках. Это экономит примерно 9% топлива в стандартном цикле. Иное дело, что едва ли кто будет это делать вручную, если только не застрянет в серьезной пробке. Без автоматики тут не обойтись. Для новых бензиновых двигателей с непосредственным впрыском топлива «Мазда» разработала уникальную систему SISS, запускающую мотор с помощью… бензина. Рассудите сами: если у вас под контролем непосредственный впрыск и зажигание, что мешает остановить двигатель так, чтобы один из цилиндров находился в 30–120 градусах от ВМТ на такте рабочего хода? Впрыскиваем нужное количество топлива, поджигаем… и все завертелось без всякого электростартера. Здорово, не правда ли?

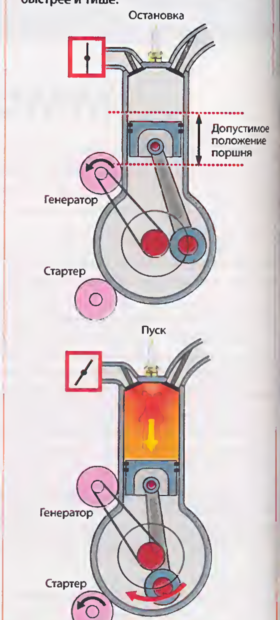
Конечно, все оказалось не так просто, даже на уровне концепта. Для надежного пуска нужно запасти достаточно свежего воздуха в цилиндре и остановить мотор в правильном положении. Роль тормоза доверили генератору – при небольшой доработке он прекрасно справляется с этой задачей.

А вот пускать мотор оказалось труднее. На первых прототипах потребовалось перед остановкой поднимать обороты с 600 до 1000 секунды на три, чтобы запастись сжатым воздухом в «стартовом» цилиндре. В противном случае требовался противоход (поворот коленчатого вала в обратную сторону), чтобы набрать и сжать воздух перед впрыском. Такая система работоспособна, но затрачивает на пуск довольно много времени, то есть дискомфортна. Кроме того, она увеличивает расход топлива в городском цикле примерно на 2% по сравнению со стандартным мотором, оснащенным электрическим стартером. Поэтому стартер сохранили, а систему постарались настроить так, чтобы достичь наибольшей экономичности и комфорта при минимальном времени пуска. В результате мотор пускается за 0,35 с – почти вдвое быстрее, чем со специальным электрическим стартером.

Почему так критично время пуска? Представьте себе, что вы остановились на красный сигнал светофора и ждете зеленого с заглушенным двигателем. Здесь задержка пуска даже на доли секунды крайне неприятна. На пробной «Мазде-3» с таким мотором пуск моментальный: стоит включить передачу – и можно сразу нажимать на акселератор и отпускать сцепление.

Разумеется, эта технология доступна только для моторов с непосредственным впрыском топлива, поскольку обычные впрыскивать в закрытый цилиндр не умеют. Впрочем, следующее поколение бензиновых моторов «Мазды» будет именно таким. Разумный «зум-зум» – так это называется. ЗР

Сегодня только «Мазда» использует предварительное зажигание топлива для ускорения пуска. Для торможения поршня в нужной фазе задействован генератор. Использование предварительного зажигания позволяет экономить топливо, а также пускать двигатель быстрее и тише.



Возвращение к кубизму

Предварительный показ новинки «двойного шеврона» прошел незадолго до салона в Париже. На церемонии присутствовал Владимир Соловьев. Фото: «Ситроен».



Пабло Пикассо был одним из родоначальников кубизма в живописи. Когда у «Ситроена» появилась первая модель из серии «Пикассо» – «Ксара», многие недоумевали: при чем здесь имя великого художника? Но машину полюбили за неординарную внешность и исключительную надежность. Затем дизайнеры создали пяти- и семиместные «Пикассо» на основе модели С4. Однако тема кубизма и здесь осталась невостребованной.

Но Пикассо не существует вне кубизма и кубизм не может без Пикассо. Появление «С3 Пикассо» – лучшее тому подтверждение. Примечательно, что возник кубический автомобиль на основе кругленькой ситроеновской «трешки». Правда, вдохновение черпали не в полотнах великого мастера, а в приземленном мобильном устройстве. Как сознался на презентации главный дизайнер компании Жан Плуэ, на ряд художественных решений «С3 Пикассо» повлиял образ модного мобильничка iPhone.



В передней панели маленького «Пикассо» нет и намека на преемственность по отношению к модели С3. Новаторское решение – трехсекционное ветровое стекло.



Задние раздельные сиденья регулируются в продольном направлении и по наклону спинки.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

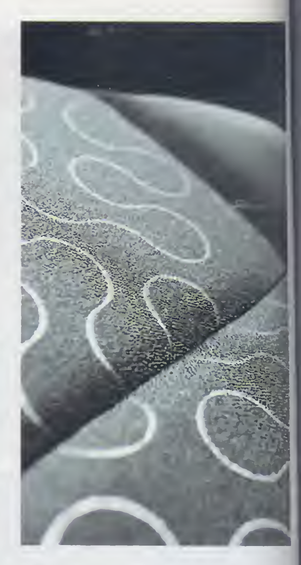
Модель	Citroen C3 Picasso			
	HDi 90	HDi 110 FAP	VTi 95	VTi 120
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4080/1730/1620			
база	2540			
колея спереди/сзади	1505/1554			
Объем багажника	500/1506			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см³	1560	1560	1397	1598
Мощность, кВт/ л.с.	66/90	80/109	70/95	88/120
при об/мин	н.д.	н.д.	н.д.	6000
Крутящий момент, Н·м	215	260	135	160
при об/мин	1750	1750	4000	4250
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	барабанные			
Размер шин	195/60/R15 или 195/55/R16			



При взгляде сзади, когда капота не видно, «С3 Пикассо» превращается в кубик на колесах.



Восприятие интерьера зависит не только от дизайнерских решений, но и от оригинальных обивочных материалов.



Раздельный климат-контроль для маленькой машинки – веление времени. «Ксара-Пикассо», первый мини-вэн «Ситроена», обходился общим.

Приборный щиток вынесен в центр передней панели под ветровое стекло. Перед ним, под крышкой, внушительная емкость для всякой всячины.



Возможность обмена данными с мобильным телефоном – необходимое условие того, чтобы автомобиль понравился молодежи.

Фонари продолжают линии заднего стекла, хотя на самом деле это самостоятельные детали.

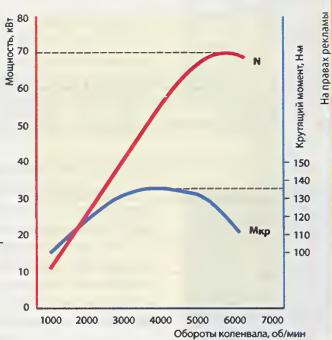




Все, кто собрались на предварительном показе, были единодушны: автомобиль обращает на себя внимание дерзким кузовным дизайном. Он настолько неординарен, что его не сразу ассоциируешь с моделью из ряда «Ситроена», а черт донора – модели С3, на чьей агрегатной базе создан самый маленький из «Пикассо», – не найти днем с огнем. Кубические формы со скругленными в угоду аэродинамике и безопасности углами гарантируют большой внутренний объем. Идея та же, что у японских машин для внутреннего рынка – вспомните «Сузуки-Вэгон R», – при этом размеры до мини-вэновских не дотягивают. Именно поэтому создатели называют «С3 Пикассо» автомобилем нового поколения. Разработанная ими концепция кузова представляет собой гибрид салона-трансформера однообъемника с авто типа SUV.

Архитектура кузова обеспечивает сочетание компактности и внушительного объема салона, что делает машину практичной: места хватает и пассажирам, и багажу. Об организации багажника следует сказать отдельно. В пятиместном варианте его объем под задней полкой составляет 500 л. Согласитесь, для автомобиля сегмента В более чем достаточно. Ну а при сложенных задних сиденьях он увеличивается вгрое! Дополнительные удобства создает съемный пол в багажном от-

Атмосферный VTi 95 – самый компактный из бензиновых двигателей, разработанных совместно с концерном БМВ, – развивает мощность 95 л.с. и максимальный крутящий момент 135 Н·м при 4000 об/мин.



Варианты размещения багажа. Верхнее фото: пол приподнят, задние сиденья сложены. Внизу: тот же багаж, пол опущен, задние сиденья на штатном месте.



делении. В верхнем положении он образует ровную площадку на уровне порога, пространство под ним можно использовать для укладки некрупных вещей. Опустив пол, обеспечите прибавку общей полезной площади багажника.

Для снижения шума в салоне конструкторы увеличили толщину стекол до 3,85 мм (на моделях конкурентов – 3,15 мм). Ветровое стекло образовано тремя секциями – средней и двумя боковыми. Интересные особенности новинки представлены на фото; остается добавить, что производить «С3 Пикассо» будут на самом новом заводе ПСА «Пежо-Ситроен» в Трнаве, Словакия. Поставки в Россию начнутся весной будущего года. ЗР

Вектор тяги

Первой советской переднеприводной машиной принято считать незабвенную «восьмерку» ВАЗ-2108. Но у серийной модели 1984 года было немало экспериментальных предшественников: история переднего привода в СССР началась двумя десятилетиями раньше… Ход событий восстанавливает Сергей Канунников.



▲ НАМИ-0107, скроенный с использованием итальянской «Аутобьянки-Примула» – первый советский переднеприводный автомобиль (1966 г.)

▼ Переднеприводный «Запорожец» – НАМИ-0132 с модернизированным 36-сильным мотором, пружинными подвесками, дисковыми тормозами спереди (1967 г.)

Судьба нашего автопрома наверняка сложилась бы иначе, сумей руководство отрасли вовремя разглядеть перспективы переднеприводных машин. «Хочешь работать в автопроме – забудь о переднем приводе!» – так по-отечески, почти беззлобно министр автомобильной промышленности СССР наставлял Владимира Андреевича Миронова, одного из немногих советских инженеров, увлекшихся этой идеей в середине 1960-х. Тогда в столичном НАМИ уже экспериментировали с необычной компоновкой.

Знаменитый советский дизайнер и популяризатор автомобиля Юрий Аронович Долматовский даже в 1970-е относился к переднему приводу скептически, хотя еще в 1936-м вместе с А.И. Пельтцером, известным позднее как конструктор рекордных автомобилей «Звезда», и Б.Н. Поповым проектировал машину ПДП (по первым буквам фамилий). Переднеприводный автомобиль с мотором от мотоцикла ПМЗ-А750 мощностью 15 л.с. планировали выпускать в Подольске, но дальше проекта дело не пошло. Зато осадок у Юрия Ароновича остался, видимо, неприятный.

В те годы переднеприводных машин в мире было совсем немного, и, выбирая после войны модель для производства в СССР, как вариант рассматривали немецкую ДКВ. Но посчитали ее малопригодной для суровых условий огромной бездорожной страны. Основными недостатками называли плохую тягу на крутых подъемах, сложность конструкции, особенно приводов колес.

К тому времени автомобильный мир, воодушевленный успехом немецкого «Жука», отдался заднемоторной компоновке. В СССР ее тоже довольно долго считали самой удачной, по крайней мере, для компактных моделей. Французские «ситроены» и «панары», тем более шведский СААБ с передними ведущими колесами воспринимались как экзотика, чуть ли не технический курьез. Интерес к переднему приводу в нашей стране возник лишь в начале 1960-х, когда НАМИ заполучил для изучения британский «Мини». Творение Алека Иссигониса произвело на инженеров огромное впечатление. И хотя одна поездка до Мелитополя убила резиновые подвески «Мини» (ход передней был всего 90 мм, задней – 110 мм), конструкторы НАМИ взялись за работу.

А в стране воцарился ВАЗ! Некоторые считали выбор ФИАТ-124 для про-



изводства в СССР не лучшим – модель-то уже ценова. Но поговаривали, что А.А. Липгарта, в ту пору главного инженера НАМИ, одернул на одном из совещаний сам генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев, напомнив о политической важности партнерства с Италией.

Когда конструкцию ФИАТ-124 стали доводить для СССР, в НАМИ уже ездили на переднеприводной «Аутобьянки-Примула» от фирмы-«дочки» ФИАТа. Ее и взяли за основу первого нашего переднеприводника НАМИ-0107. На перелицованную машину, которую в институте почему-то прозвали «Васильком», поставили экспериментальный 52-сильный мотор объемом 1,1 л.

Вскоре создали НАМИ-0132 – внешне почти ЗАЗ-966, с его же мотором, но передними ведущими колесами и подвеской на двойных рычагах. На заводе опытных конструкций (ЗОК) НАМИ сделали вариант мелитопольского мотора с жидкостным охлаждением. Этот двигатель в ту пору считали самым подходящим для переднеприводной компоновки.

Во второй половине 1960-х построили прототип и на основе кузова ФИАТ-124 с использованием узлов переднеприводного «Пежо-204». Решив доказать жизнеспособность переднего привода для автомобилей всех классов, конструкторы создали даже НАМИ-0173: кузов «Волги» ГАЗ-24, мотор «Москвича-412», установленный продольно, оригинальная коробка передач, максимально унифицированная с «волговской». Главной проблемой оставались ШРУСы (приводы со сдвоенными карданами справедливо считали архаичными) – сделать высококачественные не могли даже на ЗОКе.



ВАЗ-Э1101 по прозвищу «Чебурашка» оснастили экспериментальным мотором – 0,9 л, 50 л.с. (1972 г.).


У ИЖ-13 задняя подвеска была торсионной, мотор – слегка модернизированный «Москвич-412». На испытаниях автомобиль достиг 100 км/ч за 19 с (1972 г.).

Тем не менее интерес к переднему приводу стали проявлять и большие заводы. Первый компактный ВАЗ-Э1101 по прозвищу «Чебурашка» (ЗР, 2003, № 3) изготовили в конце 1972 года, а НАМИ-0132 стал отправной точкой для работ над передним приводом в Запорожье. Позднее пути ВАЗа и ЗАЗа волею министерства сошлись: предтечей «Таврии» стал ВАЗ-3Э1101 «Ладога» с кузовом дизайнера Игоря Гальчинского.

В Ижевске свой переднеприводный автомобиль выкатили на испытания одновременно с тольяттинским – в конце 1972-го. ИЖ-13 «Старт» (к микроавтобусу 1960-х отношения не имеет) сделали с необычным для СССР кузовом хэтчбек, но максимально унифицировали с серийным «Москвичом-412». В приводах колес – сдвоенные карданы. Директор «Ижмаша» И.Ф. Белобородов сумел завербовать в союзники даже своего патрона, министра оборонной промышленности С.А. Зверева, но пробить машину в Совмине так и не удалось.

А в НАМИ тем временем взялись за создание автомобиля особо малого клас-

Прототип «Москвича-2141». Первые смотрины прошли еще в июне 1979-го.



са. На польском заднемоторном ФИАТ-126Р вынесли вперед силовой агрегат и соорудили передний привод. Затем к работе подключили Серпуховский завод – машинку задумывали в первую очередь для инвалидов. Дело пошло быстрее лишь в 1983-м, когда к работе подключили ВАЗ. Первый прототип «Оки» еще с двигателем ФИАТ-126 появился в 1984-м.

НАМИ-СМЗ-1101 – один из предков «Оки». Машину создавали прежде всего для инвалидов (1981 г.).



31 декабря 1978 года: плод совместной работы с «Порше» – первый из прототипов ВАЗ-2108.



Что же касается официального советского переднеприводного первенца ВАЗ-2108 «Спутник», его прототип построили в самом конце 1978 года, когда весь мир уже ездил на переднеприводных «фольксвагенах», «фордах», «опелях», «рено» и ФИАТах. До серийного выпуска «восьмерки» оставалось еще семь долгих лет… ЗР

Редакция благодарит В.А. Миронова и А.С. Кондрашкина за помощь в подготовке материала.

Подушка – друг человека

Кажется, недавно надувные мешки в автомобилях были экзотикой. Сегодня их число в некоторых моделях приближается к десятку. С устройством современных подушек безопасности знакомит Денис Арутюнян.

СТРЕЛЬБА ХОЛОСТЫМИ

На первый взгляд, это простой мешок из гладкого, эластичного синтетического материала. Но ткань эйрбега должна быть очень тонкой и прочной, а сшить его нужно так, чтобы при аварии даже самые мелкие стежки не оказались в зоне контакта с лицом и телом человека. Чтобы подушка не превратилась в батут, необходимо стравить давление газа, поэтому швы при ударе расходятся. Кстати, многие производители вообще перестали сшивать подушки – теперь их «ткут» как единое целое; принимая человека, ткань рвется, выпуская газ. При укладке мешок присыпают тальком для лучшей сохранности.

Мало изготовить правильный мешок, нужно разработать алгоритм его раскрытия. За срабатывание подушек отвечают датчики направленных перегрузок, которые обычно устанавливают перед колесными арками. Они активизируются, только когда автомобиль разгоняется до 20–25 км/ч, тем самым исключается срабатывание при «контактной» парковке и мелких неопасных ДТП. Внутри каждого датчика небольшой маятник, настроенный на предельно допустимое ускорение (чаще всего около 15 g, что соответствует удару о кирпичную стену на скорости 15–20 км/ч). Если порог превышен, анкерный узел поворачивается и замыкает электроцепь. Ранние образцы датчиков досаждали частыми ложными срабатываниями, что вызывало немало нареканий. В современных ав-

Боковые подушки появились сравнительно недавно, но уже заработали хорошую репутацию. Не стоит перечеркивать старания конструкторов, надевая на сиденья чехлы.



ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ

При аварии на скорости около 50 км/ч подушки не раскрылись. Почему?

Не стоит думать, что подушки раскроются при любом столкновении. Их работа зависит от множества факторов – каковы скорость движения, сила и угол удара, пристегнут ли ремень безопасности и исправен ли датчик нагрузки на сиденье.

Правда ли, что при срабатывании подушки серьезную травму может получить человек в очках?

Многолетние тесты и статистика показали, что очки успевают слететь с лица еще до полного раскрытия подушки. То же самое происходит с сигаретой или трубкой. Тем не менее не стоит размещать между собой и подушкой лишние предметы (например, на панели перед пассажиром).

Насколько зависит эффективность подушки от роста водителя или пассажира?

Американские ученые-медики из Орегонского университета недавно опубликовали результаты исследования 65 тыс. аварий за последние 11 лет. Специалисты пришли к выводу: максимальную защиту подушки обеспечивают людям среднего роста (от 160 до 180 см). Для остальных риск травм выше.

томобилях устанавливают не один и не два, а порой до десятка датчиков, связанных воедино электронным мозгом – блоком управления.

Компания «Сименс» предложила заменить маятниковые датчики... акустическими! Им дали соответствующее название: CISS (Crash Impact Sound Sensing – датчик звука столкновения). Степень тяжести аварии они определяют, улавливая звуковые волны, расходящиеся от поврежденных деталей автомобиля. Фирма утверждает, что такая система срабатывает вдвое быстрее традиционной (маятниковые устройства реагируют за 25–30 мс) да и обходится дешевле.

Непосредственно накачиванием подушки заведует твердотопливный газогенератор – пиропа-

Безопасности много не бывает – надувные шторки соседствуют с подушками в спинках, не мешая работе фронтальных мешков.





Разобравшись с риском повреждений головы и туловища, разработчики занялись защитой ног. Отдельная небольшая подушка предохраняет колени и голени от контакта с передней панелью.



Пассажирская подушка в среднем вдвое больше водительской – учитывается большее расстояние до передней панели.



Чтобы подушка полностью набрала объем, требуется в среднем 25–50 мс (для сравнения: на то, чтобы просто моргнуть, у человека уходит примерно 100 мс). Скорость раскрытия достигает 320 км/ч.

трон – на основе азида натрия NaN_3 (в результате реакции с азотнокислым калием KNO_3 он заполняет мешок азотом). Правда, до недавних пор применяли и другую схему: под панелью прятали баллончик со сжатым газом, мембрану которого просто прокалывает детонатор.

КРУГОВАЯ ПОРУКА

Количество встраиваемых подушек безопасности растет как на дрожжах. Недавно даже второй эйрбег считали шиком, а сейчас уже и десяток не удивит. Хотя все мешки работают по одному принципу, есть и немало различий. Скажем, объем водительской подушки колеблется от 60 до 80 л, а на долю пассажира приходится куда большая порция – 130–160 л. Ныне набирает популярность разработанная компанией «Аутолив» зонтичная конструкция мешка, которая сменила грибовидную. Суть нововведения: при несильных ударах газом заполняется лишь внешняя кольцевая часть, а в случае тяжелой аварии подушка надувается целиком.

Боковые удары зачастую не менее опасны и коварны, чем лобовые. Естественно, производители не могли оставить это без внимания – за последние 10 лет многие машины обзавелись боковыми подушками. Они гораздо «стройнее» фронтальных, объем колеблется от 15 до 25 литров. А вот формы бывают разные: наравне с «грибом», выстреливающим сбоку спинки сиденья, распространены длинные валики в плечевой зоне и надувные шторки, надежно оберегающие голову не только водителя, но и заднего пассажира.

Есть и экзотика. Например, компания «Рено» устанавливает небольшой мешок в переднюю часть водительского сиденья, чтобы предотвратить подныривание под лямку ремня. Все чаще можно встретить подушку под передней панелью или в полу – ноги водителя и пассажира тоже нужно оберегать. Ну а самые молодые разновидности пока числят в разряде концептуальных. К ним относят, например, подушки для защиты... пешеходов, которые испытывает японская компания «Тойода Госей» (не путать с «Тойотой»!): два валика, выстреливающие из-под радиаторной решетки и из щели между капотом и ветровым стеклом, призваны минимизировать повреждения при наезде как на взрослого пешехода, так и на ребенка.

Гостьей из будущего выглядит пока подушка для мотоциклов и скутеров – прототипы таких устройств уже существуют; возможно, скоро и они получат широкое распространение.

Казалось бы, называть неодушевленный предмет другом неправильно. Но если вспомнить, что друг познается в беде, такой комплимент устройству, помогающему в самых тяжелых ситуациях, не выглядит преувеличением. ЗР

На серийные мотоциклы подушки безопасности пока не устанавливают. На опытных образцах специалисты оценивают, целесообразно ли это.



Концепт-кар Land Rover LRX Concept представили на автосалоне NAIAS в Детройте в 2008 году.

Перевод на хинди

Заинтересует ли прототип знаменитой британской фирмы ее новых владельцев? Этим непростым вопросом задался Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

Кто бы мог представить, что легендарная компания, один из символов истинно британского автопрома, станет собственностью индийского концерна «Тата»! Да еще в год своего 60-летия! Официальное объявление о продаже «Фордом» фирмы «Ленд-Ровер» с точностью до нескольких дней совпало с дебютом модели «LRX-Концепт», приуроченным к юбилею.

Автомобиль – первый абсолютно новый для директора по дизайну Джерри Макговерна – создан на пике самых современных тенденций, но, разумеется «с любовью к бренду», подчеркивает руководитель стилистов. Трехдверный, поменьше серийного «Фрилендера» (длина 4531 мм), высоко посаженный полноприводный концепт называют кросс-купе.

Британская фирма старается идти в ногу с передовыми тенденциями. Устройство ERAD (Electric Rear Axle Drive) отвечает за то, чтобы на скорости до 32 км/ч задние колеса приводил лишь электромотор, питающийся от литий-ионных батарей. Он же помогает 2-литровому дизелю в критических ситуациях – во время разгона или на бездорожье.



Кузов изготовлен с широким использованием алюминия, боковые стекла и прозрачная крыша выполнены из поликарбонатного пластика.



Экономичная роскошь: кожа сидений соседствует с обивками дверей и коврами из вторсырья.

Компания не поступилась завоеваниями, которыми так дорожат поклонники внедорожной езды: сохранены механические связи между колесами, а также настройки трансмиссии в зависимости от дорожных условий Terrain Response. Есть и устройство, помогающее спускаться с горы. Но, следуя веяниям времени, в характеристиках концепта указывают не милые нашему сердцу километры в час, секунды и лошадиные силы, а выбросы CO_2 в европейском комбинированном цикле – 120 г/км. Отличного результата достигли, в частности, благодаря тому, что двигатель выключается на светофорах и вновь пускается, едва водитель снимет ногу с педали тормоза.

Салон тоже создан по самым современным канонам. В распоряжении водителя дисплей, на который выводится трехмерное изображение. Подсветка интерьера меняется в зависимости от режима движения: в экономичном – мягкий зеленый свет, в обычном или внедорожном – синий, в спортивном – красный. Создатели LRX не стали лукавить: в машине нет места пятерым. Зато четыре кресла очень комфортны, под ними отсек для багажа, и сиденья, разумеется, можно трансформировать.

Интересный автомобиль, не правда ли? Впрочем, сегодня главный вопрос – насколько он вдохновит индийских хозяев фирмы «Ленд-Ровер»? Думаю, внедрение ультрасовременных, но затратных устройств отложат. Зато многие стилистические решения пригодятся для обновления, скажем, «Рейндж-Ровера». Наверняка индийцы не станут в корне менять модельную политику британцев. Недаром в Индии два государственных языка: помимо хинди – английский. **ЗР**

Обновленный «Рейндж-Ровер», созданный британо-индийским содружеством, наверняка сохранит фирменный стиль.

Какой цвет в моде?

«Мерседес-Бенц» делает и мощные бензиновые, и экономичные дизельные двигатели. Но уже в следующем году компания выпустит на рынок бензиновый гибрид с литий-ионным аккумулятором. Знакомиться с ним в Штутгарт ездил Анатолий Фомин. Фото автора и «Мерседес-Бенц».



ДВС обвиняют во всех смертных грехах – от глобального потепления до экономического кризиса. По мнению некоторых специалистов, только чистая электрическая энергия может решить все проблемы современного мира. Однако электромобили пока слабы, так что выйти за рамки самобеглой коляски для перемещения по супермаркетам им пока не удастся. А вот гибридным автомобилям усилиями «Тойоты» открылась дорога даже в высший класс, где сегодня престижно хвастаться не только динамикой и мощностью, но и великолепными экологическими показателями. Если место есть, за него стоит бороться!

ЕЩЕ НЕ ПОЗДНО

У «Мерседес-Бенца S400 BlueHYBRID» самый низкий показатель выбросов углекислого газа среди автомобилей представительского класса – 190 г/км. В комбинированном цикле он расходует всего 7,9 л/100 км топлива, что на 2,2 л, или 21%, ниже, чем у обычного «Мерседес-Бенца S350».

Удалось это, во-первых, не без помощи Джеймса Аткинсона, который основательно модифицировал цикл работы двигателя внутреннего сгорания. У современных моторов мало общего с двигателем Аткинсона, имеющим оригинальную конструкцию кривошипно-шатунного механизма.

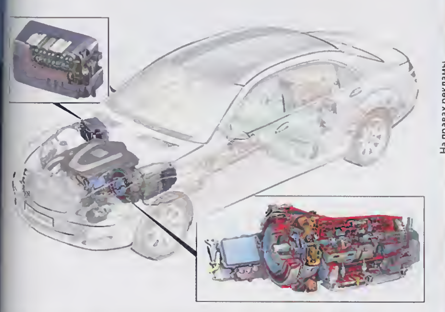
Сейчас «цикл Аткинсона» означает всего лишь продленную за НМТ фазу впуска, благодаря чему снижаются потери на сжатие воздуха и уменьшается удельный расход топлива. Платой обычно бывает меньшая мощность, но благодаря расширенной регулировке фаз, новым распредвалам, поршням и головкам цилиндров мощность не только не упала, но даже увеличилась на 5 кВт (7 л.с.) – до 205 кВт (279 л.с.).

Во-вторых, между двигателем и 7-ступенчатой гидромеханической коробкой передач помещается электродвигатель мощностью 15 кВт (20 л.с.). При небольшой мощности крутящий момент у него значительный – 160 Н·м. В момент разгона электродвигатель выполняет роль бустера, а при тормо-

Зеленым технологиям – зеленое обрамление. Среди виноградников белый «Мерседес» выглядит вполне органично.

Erpobungsfahrzeug по-немецки означает «опытный образец». Это еще не серийный автомобиль, к его недостаткам можно отнестись снисходительно.





Гибридный «Мерседес» от обычного отличается тремя основными агрегатами: литий-ионным аккумулятором, электродвигателем и блоком управления.



Разгон: электромотор помогает бензиновому, расходуя запасенную в аккумуляторе энергию.



Торможение двигателем: кинетическая энергия автомобиля заряжает аккумулятор – уровень заряда 50%.



Живые образцы электродвигателя и блока управления, что называется, можно пощупать – масса у них вполне серьезная.



В красивый полированный корпус заключен литий-ионный аккумулятор – 120 В, 7 А·ч. Вместе с креплением и разъемами он весит 28 кг. Установлен на штатное место под капотом.



Гибридный «Мерседес-Бенц S400 BlueHYBRID» пока представлен в нынешнем кузове. На самом деле его начинка предназначена для машины после рестайлинга, который намечен на 2009 год.

В ближайшем будущем мы увидим множество гибридных «мерседесов» самого разного назначения.



Силовой агрегат «Мерседес-Бенц S400 BlueHYBRID» состоит из 3,5-литрового бензинового мотора с непосредственным впрыском, 7-ступенчатого гидромеханического автомата, электромотора на 15 кВт и аккумулятора. Электрическая часть тянет на 75 кг – вес одного пассажира.



Иногда зеленые идеи называют голубыми – например, BlueHYBRID. Видимо, они все еще в меньшинстве.

жении – генератора, заряжая литий-ионный аккумулятор, расположенный под капотом. При сбросе скорости ниже 15 км/ч бензиновый мотор замирает и пускается только при нажатии педали газа. Несмотря на это, ездить на чистой электротяге гибридный «Мерседес» пока не умеет, даже совсем медленно. Электродвигатель способен послужить лишь стартером для быстрого пуска и демпфером трансмиссионных колебаний.

На ходу гибридный «Мерседес» почти ничем не отличается от своего «просто бензинового» собрата. Кстати, помощь электромотора больше всего заметна при разгоне не с места, а с небольшой скорости.

Видимо, правильно водить гибрид я не умею... Идеальный баланс заряда аккумулятора – 55%, то есть желательно держать батарею в полуразряженном состоянии (полностью заряженная не может запасать энергию при торможении). У меня же и на автобане, и на извилистой, петляющей между холмов «ландштрассе» заряд непременно вырастал до 85–90%. Почему? Потому что излишек энергии в батарее надо использовать для интенсивных разгонов, но это вроде как неэкономично!.. Или виновата прохлада – не пришлось включать кондиционер? Ведь в гибридном «Мерседесе» привод компрессора электрический, чтобы можно было поддерживать микроклимат в салоне даже на остановках, с неработающим двигателем, так что поддержание баланса на гибриде – штука слишком сложная. Словно в подтверждение этой мысли мотор не захотел пускаться на очередном светофоре.

– Попробуйте выключить и включить зажигание, – посоветовал инженер. – Это опытный образец, в программе могут быть ошибки. У нас осталось полгода, чтобы их найти и исправить…

И правда, после поворота ключа все встало на свои места. Белый «Мерседес-Бенц S400 BlueHYBRID» стремительно понесся в аэропорт, и мы с коллегой успели на свой рейс.

Надеемся, что и «Мерседес» не опоздает в гонке технологий. Пока гибридный автомобиль показывает хорошую экономичность в европейском цикле, но уступает «лексусам» по возможностям трансмиссии. У японских гибридов мощность электродвигателей в несколько раз выше. Кроме того, они могут ездить на чистой электротяге. Немецкие конструкторы вынуждены догонять. Что ж, еще не поздно!

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

В Берлине запущены в опытную эксплуатацию первые электромобили на базе «Смарта». Компания RWE обеспечивает для них 500 зарядных станций. А в скором времени количество электромобилей превысит сотню.

Нынешняя литий-ионная батарея для электрического «Смарта» весит 150 кг, занимает объем 100 л и обеспечивает запас хода 120–150 км. Литий-ионные батареи могут выдавать огромный ток и сильно нагреваются в процессе разрядки и зарядки, так что им необходим прочный корпус с системой поддержания заданной температуры. Изготовленный из нержавеющей стали, он не только классно смотрится, но и спасает от пожара в случае короткого замыкания батареи.

Идеальная рабочая температура литий-ионых батарей – 15–35 градусов. При низких температурах отдаваемый ток сильно уменьшается, при высоких – сокращается срок службы аккумулятора. Батарея гибридной машины рассчитана на 600 тысяч мелких циклов, в условиях нормальной эксплуатации это означает не менее 10 лет службы. Пуск на морозе не проблема: даже десятой части тока батареи при 40-градусном морозе с лихвой достаточно для стартерного режима. Тем более что после этого двигатель подогреет аккумулятор.

Нынешний гибрид – проба сил, попытка максимально увеличить эффективность ценой минимальных изменений. На подходе электромоторы мощностью 45 и 65 кВт и аккумуляторы емкостью до 45 А·ч. И, соответственно, «тяжелые» гибриды, для которых ДВС – лишь возможность обеспечить запас хода. ЗР

Энергия из выхлопа



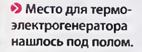
Индикатор показывает вырабатываемую даровую мощность.

Выхлопные газы автомобиля содержат немало энергии, которая обычно лишь подогревает окружающую среду. Впрочем, можно сначала заставить газы крутить турбину. Но и после этого они еще слишком горячи, чтобы даром вылетать в трубу.

Разработчики БМВ давно уже подумывают, как использовать остаточную энергию выхлопа. Например, был представлен вариант, в котором газы нагревали воду, превращая ее в пар, который затем с помощью паровой машины подкручивал коленчатый вал ДВС.

Имеет смысл и другой подход: что, если просто превращать тепло в ток посредством термоэлектрического элемента и использовать его для питания многочисленных потребителей на борту, разгрузив штатный генератор? Это довольно выгодно: при сегодняшнем уровне техники ради 1 кВт·ч электроэнергии приходится сжигать бензина на 6 кВт·ч!

Итак, рядом с выхлопной трубой разместился термоэлектрогенератор на основе теллурида висмута, преобразующий разницу температур охлаждающей жидкости и отработавших газов в ток. При габаритах 300х100 мм он выдает около 600 Вт даровой мощности. Одна беда: для этого нужно ехать со скоростью не менее 125 км/ч, а ниже 60 км/ч такой генератор и вовсе бесполезен по причине малой температуры выхлопа. Зато если как следует разогнаться (все же БМВ не тихоход), можно снять целый киловатт!





Место для термоэлектрогенератора нашлось под полом.

Правильная пробка

С распространением дизельных легковых автомобилей их владельцев стал преследовать кошмарный сон, будто они по ошибке залили в бак бензин. А если наяву? Это, по идее, невозможно: заправочные пистолеты для дизтоплива толще, чем для бензина, и в горловину бака традиционного авто не входят. Но, может быть, для дизельного двигателя попадание в топливную систему бензина не так уж и страшно?

Специалисты утверждают: даже литр бензина в баке может стать фатальным для современного ТНВД дизеля с системой «коммон рейл». Создаваемое этим насосом давление настолько высоко, что смазывающие свойства дизтоплива для его деталей жизненно важны! Замена агрегата стоит дорого, а страховка в этом случае не выплачивается.

Чтобы избежать случайностей, английский изобретатель Мартин Уайт и придумал оригинальную пробку Right Fuel с запатентованным механизмом, который открывает пистолету доступ в горловину лишь при условии, что тот плотно входит в отверстие. Лишь в этом случае в глубине пробки откроется заслонка. Если же пистолет тонкий (бензиновый), он сразу упрется в преграду. Устройство работает чисто механически и не требует электропитания.

В сентябре первые «правильные пробки» были розданы журналистам на пробу. Очевидно, вскоре они появятся в продаже.



Мартин Уайт уверяет: с его изобретением путаница вам не грозит.



«Правильная пробка» для дизельных легковушек.



Форсунка системы CRSN 4.2 сама наращивает давление впрыска до необходимых значений.

Пока Россия только раскачивается перед введением стандартов Евро IV, западные производители систем впрыска уже вовсю работают над «шестым номером». Если говорить о дизелях, то здесь путь лежит в гору – давление впрыска становится все выше ради лучшего и более тонкого распыления топлива. Фирма «Бош» обещает к 2012 году довести его до 2500 бар, а пока «тренируется» на значениях 2100–2200 бар. Применительно к системам впрыска «коммон рейл» сложность заключается в том, что материал топливной рампы при таких давлениях становится податливым, еще немного – и ее просто раздует изнутри.

Новый вариант решения «Бош» применил в системе впрыска для грузовых автомобилей CRSN 4.2. Здесь максимальные 2100 бар развиваются не в рампе, а в самой форсунке, снабженной миниатюрным гидроусилителем давления и двумя электромагнитными клапанами, позволяющими варьировать момент впрыска и количество топлива в пределах одного рабочего цикла. Таким образом, здесь совмещены признаки «коммон рейл» и насос-форсунки.

Другая новая система – CRSN 3.3, работающая при давлении до 2200 бар, отличается наличием в форсунке небольшого напорного резервуара, сокращающего обратный ход к циклу низкого давления. Это позволяет заметно увеличить КПД системы впрыска и экономить топливо. Причем габариты новой форсунки такие же, как у предыдущего поколения, что важно для упрощения перехода к новым «высотам».

Спиртомер, но не алкотестер

Определять количество алкоголя в крови водителя научились давно и делают это быстро и точно. А вот как оценить количество этанола в баке автомобиля? Проблема нынче актуальная: топливо Е85 и автомобили, рассчитанные под него, появляются по всему миру. И ладно бы их заправляли всегда именно этой смесью, но ведь они способны ездить и на чистом бензине и, стало быть, в баке может оказаться любое – от 0 до 85% – количество спирта.

Знать, какое именно, контроллеру двигателя очень важно, ведь этанол как топливо существенно отличается по своим свойствам от бензина: у него значительно выше октановое число, другие температура и длительность горения. Соответственно электронные «мозги» изменят опережение зажигания, длительность впрыска. Для правильного измерения специальный сенсор устанавливают в топливопровод вблизи форсунок. И все равно вводят задержку: на время, пока новая топливная смесь доберется до собственно камеры сгорания. Да и сам датчик непрост. Фактически он состоит из трех: датчика электропроводности, емкостного датчика, определяющего диэлектрическую постоянную топлива, и датчика температуры. Оказывается, она вносит существенный вклад в предыдущие две величины. «Сложив» все данные, компьютер и вычисляет, сколько спирта в баке.

Интересная особенность: если вдруг показания изменятся, а перед этим не было заправки, контроллер сочтет результаты ошибкой – со всеми вытекающими из такой ситуации последствиями.

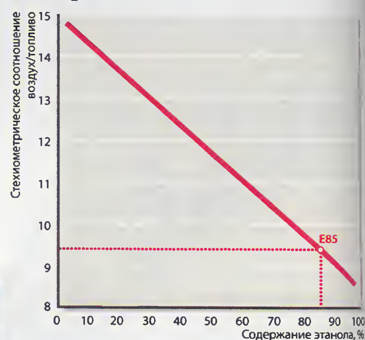


График зависимости стехиометрического соотношения от содержания спирта в топливе. Уже из него видно, как сильно приходится вмешиваться в работу системы впрыска.

Автомобильный «спиртомер» состоит из трех датчиков: электрического сопротивления (R), емкости (C) и температуры (t°).

Недремлющее око

«Аргус», как известно, никогда не спал. Вот и Battery Bug от фирмы со столь многозначительным названием не дремлет. Небольшая коробочка, подключенная к выводам аккумулятора, постоянно отслеживает его состояние (в чем не было бы ничего удивительного) и остаточную емкость. Последнюю до сих пор так просто вычислить не удавалось, поэтому никто не мог предсказать, как долго батарея еще протянет.

Чтобы отличить регулярно происходящие процессы заряда-разряда от постепенно уменьшающейся с годами реальной емкости, пришлось внедрить в прибор микропроцессор и силовую цепь на основе MOSFET-транзистора, который раз в минуту «опрашивает» батарею импульсом тока силой в 100 А и длительностью 1 мс. Именно зафиксированное во время этого импульса падение напряжения и дает недостающую для вычислений информацию о внутреннем сопротивлении. Это, однако, не все: Battery Bug измеряет еще и окружающую температуру, чтобы результаты прогноза оказались более точными.

Владельцы современных авто лишний раз под капот не лезут, поэтому не грех предупредить их о почти разряженной батарее не только индикацией, но и звуковым сигналом – для этого предусмотрен встроенный зуммер.

В общем, с таким «Аргусом» вы не только не окажетесь холодным зимним утром один на один с севшим аккумулятором, но и узнаете, когда подошла пора его замены. Все очень просто: машина жалобно попискивает? Смотрим на экранчик. Если слева внизу символ разряженной батареи (совсем как на сотовом телефоне), надо ее зарядить. А если такой же символ справа перечеркнут крестиком, ставить на зарядку уже бесполезно. Заводите мотор и – в магазин!

Вот что показывают деления и символы на мониторе Battery Bug: в нашей батарее осталось 17% заряда (1), но это не беда – после зарядки будут доступны все 100% (2) заявленной емкости (3).



Гидростатический гибрид

Основная отличительная особенность гибридного силового агрегата заключается в возможности рекуперации энергии торможения, то есть ее накопления и сохранения для последующего использования при разгоне. Но кто сказал, что для этого обязательно нужны аккумуляторные батареи и электромоторы? Можно, например, просто сохранить энергию в раскрученном массивном маховике. А можно, как это сделала фирма Rexroth, использовать гидростатический аккумулятор и насос.

Убрав ногу с педали газа, водитель инициирует процесс торможения. Но не двигателем (сцепление автоматически размыкается), а гидронасосом, накачивающим жидкость в специальный резервуар с азотом. Газ сжимается, уступая ей место; давление растет вплоть до 330 бар. При разгоне гидронасос становится гидромотором и раскручивает колеса, помогая дизелю.

Все просто. А вот сухие цифры. В двух баллонах по 32 л можно запасти до 500 кДж энергии. Этого хватит на разгон автомобиля без участия двигателя на протяжении 80 м. Причем разгон резвый, ведь крутящий момент гидромотора достигает 1600 Н·м.

Сегодня новинку испытывают на мусоровозах «ИВЕКО-Еврокарго» в Халле и Берлине. Именно в городском рваном режиме движения гибрид показал 25% экономии топлива.



В невзрачном на вид мусоровозе скрыта новейшая технология HRB (Hydrostatisch Regenerativen Bremssystem).

Подход к «Патриоту»

Удобство обслуживания этого вседорожника зависит от комплекции владельца, предупреждают Геннадий Емелькин и Игорь Козлов. Фото: Александр Кульнев.



«УАЗ-Патриот»

КУЗОВ
универсал

ДВИГАТЕЛЬ
бензиновый, 2,7 л, 128 л.с. (ЗМЗ-409); дизельный 2,3 л, 116 л.с. (IVECO F1A)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ
М5 (DAYMOS, Корея)

ПРИВОД:
полный с жестко подключаемым передним мостом и понижающей передачей

КОМПЛЕКТАЦИИ
«Классик», «Комфорт», «Лимитед»

ЦЕНА
осенью 2008 года: 400 000–590 000 руб. без учета дополнительных опций (с ними – еще около 62 000 руб.)

ПОЗИЦИЯ СВЕРХУ

Что-то сделать под капотом «Патриота», стоя на земле, по силам разве что гренадеру – высокая машина! Владельцу среднего роста понадобится подставка, например табурет. Им, складным, полезно доукомплектовать машину: случится, скажем, заменить в дороге свечу – выручит. А чтобы, елозя животом по крыльям, не поцарапать краску, положите в багажник и кусок плотной ткани.

На двигателе ЗМЗ-409 стоят индивидуальные катушки зажигания, которые снимаем, отвернув гайки «на 10». Сами свечи под ключ «на 16», но в штатный набор инструмента вложен ключ «на 21»! За это несоответствие снижаем оценку. Кстати, если удлинитель к «свечнику» длиннее 200 мм, то не пролезет под козырек щита передка. Выкрутить свечу из четвертого цилиндра с ним коекак еще можно, но вернуть на место бу-

дет совсем не просто: инструмент идет с перекосом, грозя сорвать резьбу в головке блока.

Для замены воздушного фильтра ключом «на 12» откручиваем болт ленточного хомута, крепящего корпус-кастрюлю к кронштейну на брызговике. Не очень-то удобно – хомут норовит ускользнуть. Приходится нырять под капот и поддерживать его рукой (что весьма затруднительно – больно плотная компоновка). Одолев этот этап, распускаем червячный хомут, снимаем гофрированный патрубок к коллектору, и, слегка приподняв корпус, отсоединяем патрубок забора воздуха. Ключом «на 17» откручиваем гайку на дне кастрюли, снимаем крышку с элементом и, наконец, сам элемент, отвернув еще одну гайку на шпильке Л-образной лапы.

Перед установкой наденем на ленточный хомут термоусадочную трубку, а наружную поверхность бочонка, контактирующую с кронштейном брызговика, обмотаем, например, скотчем. Теперь эти детали не будут царапаться, а стало быть, и ржаветь прежде времени. Ставить корпус на место крайне неудобно: с одной стороны надо попасть в ленточный хомут, который вдобавок должен охватить кронштейн, а с другой – насадить патрубок забора воздуха. Получается далеко не с первого раза, ведь корпус приходится подавать в разных направлениях, поочередно терпя «поражения на флангах».

Столь же хлопотна замена лампочек в правой фаре. Если к поворотнику худо-бедно подберешься, то доступ к дальнему и ближнему свету перекрыт корпусом фильтра. С левой фарой тоже сложности – мешает бачок ГУРа. Выкрутив два болта, отводим бачок к аккумулятору и только потом отстегиваем защелки крышки фары и добираемся до ламп. Заодно проверим уровень и состояние масла в бачке. Регламентом замена не предусмотрена, но, если жидкость пахнет гарью или сильно потемнела, ее лучше обновить.

Менять масляный фильтр двигателя стало удобнее: на авто, отвечающем нормам токсичности Евро III, ставят другой впускной коллектор, который несколько компактнее и не так мешает. Однако по-прежнему очень близко к фильтру проходят трубки кондиционера – повредить их съемником пара пустяков. Впрочем, обычно фильтр идет от руки.

ПОЗИЦИЯ СНИЗУ

Для слива масла из двигателя подъемник или канава не обязательны – отвернуть пробку на картере ключом «на 15» можно с колен. Из этой же позиции меняем ремень навесных агрегатов, сняв предварительно передний грязезащитный щиток – два болта и два самореза. Тот же ключ «на 15» надеваем на болт ролика и, затягивая его, то есть поворачивая по часовой стрелке, ослабляем натяжение ремня, после чего встав-

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	10 (1)
Воздушный фильтр двигателя	20
Топливный фильтр	20
Свечи зажигания	20
Охлаждающая жидкость двигателя	(2)
Фильтр салона	10
Масло в МКП	40
Масло в мостах и раздатке	40*
Жидкость в приводе тормозов	(2)

*Первая замена при 2500 км (нулевое ТО).

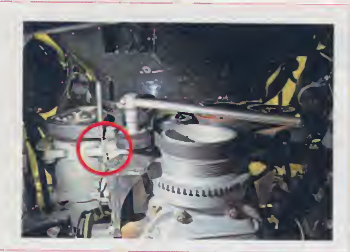
СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	680
Замена масла и фильтра двигателя	530
Замена фильтра топливного/салонного	130/260
Замена свечей зажигания	80
Замена поликлинового ремня	360
Замена масла в коробке и раздатке	340 + 250
Замена масла в мостах	480
Замена тормозной жидкости (с прокачкой)	990
Замена тормозных колодок передних/задних	540/700
Нормочас	970

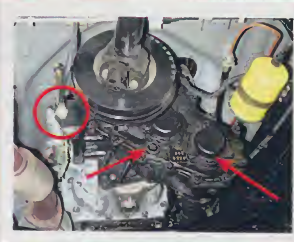
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	4220
Бампер передний	12 540
Блок-фара	3130
Капот	11 500
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	210/410/180–290*/580
Свечи зажигания, комплект	350
Поликлиновый ремень навесного оборудования	От 380/1250**
Комплект пальцев и вкладышей шкворня	510
Тормозные колодки передние/задние	450/480

* Зависит от производителя.
** Зависит от производителя и наличия кондиционера.



Меняя поликлиновый ремень, поворачиваем натяжитель за болт ролика по часовой стрелке до совмещения отверстий на секторах, в которые вставляем бородок диаметром 4 мм (в кружочке).



Пробки раздатки и коробки передач (только сливная) показаны стрелками. Заливная под ключ «на 23» – по правую сторону, она здесь не видна. Гайки регулировки ручника – в кружочке.



Перед установкой воздушного фильтра надеваем уплотнитель (стрелка) на корпус, скрепляем элемент с кронштейном крышки и, воткнув их в корпус фильтра, крепим гайкой снизу.



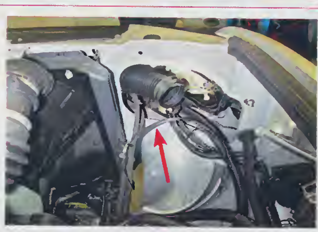
Менять начинку шкворней удобнее по очереди: сперва, скажем, снизу, уменьшив люфт вдвое, а затем сверху, сведя его на нет. Тогда кулак относительно поворотного шара почти не уйдет.



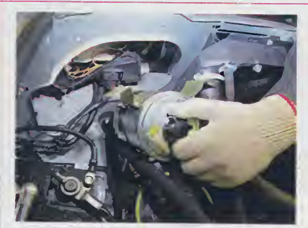
При замене задних колодок внимательно осматриваем пыльники цилиндров. Их разбухание – слабое место УАЗов: на подопытном, например, передний уже не жилец.



Скоба прижимной пластины колодок переднего суппорта несимметрична, короткая часть должна быть снаружи! Болты крепления покройте перед установкой антипригарной смазкой.



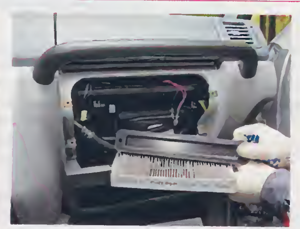
Для доступа к правой фаре надо снять воздушный фильтр и патрубок забора воздуха. Собрать их потом воедино непросто: то хомут соскакивает (стрелка), то гофр сминается.



Для доступа к лампам в левой фаре снимаем бачок ГУРа, затем отводим в стороны защелки крышки. Последняя чуть несимметрична, смотрите внимательно!



Для замены ламп в фонарях снимаем лючки в обивке багажника. Проблема лишь одна: снаружи не разглядеть, что пистоны составные (надо сперва вынуть грибок), отчего их часто ломают.



Лючок салонного фильтра закреплен саморезами под шестигранник «на 3». Ставя бардачок, сначала заводим нижнюю часть в окно панели и только потом – крепеж.

ляем в отверстие автомата-натяжителя чеку, например гвоздь или бородок диаметром 4 мм. Осталось снять старый ремень, а новый уложить на шкивах точно так же и вынуть чеку – с натяжением не ошибетесь.

Для замены ламп противотуманок отгибаем к колесу переднюю нижнюю часть пластикового подкрылка и короткой крестовой отверткой выкручиваем два винтика крышки фары. Их лучше сразу заменить болтами и смазать резьбу, например, «Мовилем».

Снизу же меняем масло в мостах, раздатке и коробке передач. В последней – внимание! – заливная пробка под ключ «на 23» расположена справа. Не вздумайте отвернуть похожий болт слева, агрегат вмиг «разберется»!

Меняя охлаждающую жидкость, вывертываем из нижнего бачка радиатора пробку. Традиционно у моторов ЗМЗ есть и краник на блоке, что весьма удобно. Правда, иногда он теряет герметичность, но новый недорог. Да и купить его не проблема даже в глубинке.

Сапуны агрегатов частенько забиваются грязью и перекрывают им свободное дыхание. При каждом ТО пошевелим колпачки, убедимся в подвижности. Можно их и вовсе снять, а на штуцеры сапунов надеть шланги и вывести их в подкапотное пространство, загнув кончики вниз. Теперь переживать за нормальную вентиляцию коробки, раздатки и редуктора переднего моста не придется.

Такой же шланг вентиляции заднего моста можно вывести к раме или лонжерону кузова, обязательно оставив слабину – мост подрессорен.

ПОЗИЦИЯ СБОКУ

Если появился люфт передних колес, пора подтягивать втулки шкворней. Делаем это при каждом ТО, но периодичность сильно зависит от условий эксплуатации. Например, на редакционном авто при 25 тыс. км уже пришлось менять и пальцы, и пластиковые вкладыши. Ключом «на 24» отворачиваем гайки пальцев и, аккуратно отделив прокладку от кулака, снимаем шайбы. Далее понадобится оригинальный «ключ шкворня регулировочный 3160–2304 108173» (130 руб.). Мы изготовили похожий из ударной головки «на 23», сточив излишки на наждаке и оставив два диаметрально противоположных усика шириной 9,5 мм. Таким работать удобнее, ведь на него можно надеть трещотку, обеспечив себе рычаг в любой удобной точке, а на «оригинал» насаживается лишь вороток, у которого угол поворота рукояти кратен 180°.

Инструмент по руке – уже полдела, ведь момент, необходимый для страгивания втулок, может достигать 30 кгс·м! Для упрощения задачи стукнем по пальцу в осевом направлении, но аккуратно, чтобы не замять резьбу, например молотком с мягким бойком. Вывернув втулки, вынимаем и внимательно осматриваем пальцы. Если их полусферы в язвах коррозии, меняем. Далее подходящим крючком поддеваем остатки старых вкладышей и извлекаем их пассатижами с узкими губками. Собираем в обратном порядке, не забыв заложить смазку. Завод рекомендует ЛИТОЛ-24, но, по нашему опыту, неплоха (а то и лучше) и ШРБ-4.

Затягивая втулки, важно обеспечить одинаковое расстояние от привалочных плоскостей шайб до поворотного шара при отсутствии люфта. В довершение затягиваем гайки пальцев моментом 8–10 кгс·м.

С заменой топливного и салонного фильтров, а также тормозных колодок и регулировкой ручника особых сложностей нет. Да и в целом «Патриот» не показался нам чрезмерно трудоемким в обслуживании. **ЗР**

ОЦЕНКА ТРУДОЁМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Приемлемый доступ – Есть вероятность при отворачивании фильтра повредить трубки кондиционера	3,5
Замена воздушного фильтра	+ Дубовая конструкция внушает доверие – Для замены элемента надо снимать корпус, крепление которого неудачное	3
Замена топливного фильтра	+ Легкосъемное крепление трубоки – Значимых недостатков не нашлось	4
Замена свечей зажигания	+ Приемлемый доступ – Не подходит ключ из штатного набора	3,5
Замена ремня навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя – Надо снимать переднюю часть защиты моторного отсека	4
Замена тормозных колодок	+ Простота фиксации передних колодок – Серьезных затруднений не возникло	4
Замена ОЖ двигателя	+ Удобный сливной краник на блоке – Воздушные пробки надо выгонять в несколько приемов	3,5
Замена масла КП	+ Отличный доступ – Для пробок агрегатов нужен разный инструмент	4
Смазка крестовин и шлицев кардана	+ Хороший доступ – Мал угол излома валов, нужно или приподнять кузов, или иметь шприц с узкой головкой	3,5
Регулировка ручника	+ Требуется крайне редко – колодки отдельные – Регулировочный узел забивается грязью	4,5
Замена фильтра салона	+ Продуманный доступ – Весомых недостатков не обнаружено	5
Замена ламп в фарах	+ Хороший доступ к лампам поворотников – Плохой доступ к лампам головного света	3
Замена ламп в задних фонарях	+ Есть лючки в обивках – Недостатки несущественны	4,5

*По пятибалльной шкале в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена на четверку (ЗР, 2008, № 6).

Благодарим автосалон «ТоргМаш» за предоставленный на тест автомобиль.

HYUNDAI Accent CLUB

«Акцент-клуб»: основан в 2004 году, 9740 пользователей, 260 000 сообщений в 12 050 темах. Адрес в Интернете: www.accent-club.ru. Опытом клуба делится его активный участник Олег Рожковский (на форуме – Vibor).

Акцент на умелые руки

УСПОКОЕНИЕ ЦЕПИ

На двигатели G4EC теперь не ставят успокоитель цепи распредвалов. Производитель уверяет, что на ресурс привода это не влияет, но в Клубе придерживаются иного мнения: японскими конструкторами (мотор – потомок «Мицубиси») деталь была задумана неспроста – без нее цепь начинает громыхать гораздо быстрее. К счастью, купить и установить недостающий успокоитель (деталь 24432–26000) несложно.

Откручиваем болты верхнего кожуха ГРМ и декоративной крышки, вынимаем высоковольтные провода, отсоединяем трос газа и два шланга вентиляции картера. Теперь вывертываем болты крепления клапанной крышки (один прячется в свечном колодце) и, стараясь не повредить прокладку и не засорить клапанный механизм, аккуратно ее снимаем. Ставим успокоитель под два болта крышек подшипников распредвалов, чтобы башмак нависал над цепью, и собираем все в обратном порядке. Запускаем двигатель и наслаждаемся едва слышимым шелестом механизма.

МЕЛОЧЬ, А ПРИЯТНО

Если не устраивает освещение в салоне, поставим дополнительный плафон от «Лады-Калина», который и светит ярко, и встает как родной. Сперва аккуратно, чтобы не сломать защелки, отделяем от него серую лицевую часть и по контуру белого основания вырезаем шаблон, на пару миллиметров меньше. Приложив его по центру полукруглого выступа на потолке (над салонным зеркалом), намечаем и вырезаем отверстие. Сняв солнцезащитные козырьки, ручку с пассажирской стороны и штатный плафон, немного отгибаем обшивку потолка и проклеиваем часть крыши за отверстием, например самоклеющимся пенофолом, – чтобы новый плафон не касался металла крыши.

Так же проклеиваем дополнительный жгут питания, который протягиваем от штатного плафона.

Подсоединив проводку к клеммам основания плафона, вклеиваем его в отверстие и подпираем на время подходящим упором (палкой). Спустя полчаса, когда клей полимеризуется, защелкиваем лицевую часть и устанавливаем ранее снятые детали. Симметрично пассажирской ручке закрепим с водительской стороны футляр для очков, например от «Шевроле-Лацетти» (деталь 964 128 11). Для крепления используем одно из имеющихся резьбовых отверстий на усилителе крыши и саморез длиной 25 мм.

ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ

На 12-клапанных моторах стоит довольно капризный датчик массового расхода воздуха (ДМРВ), который зачастую виновен в плохом пуске двигателя и заметной «тупости», пока тот не прогреется. Разумеется, при этом загорается лампочка Check Engine. Расшифровав ошибку как «бедная смесь», на сервисе приговаривают датчик 28164–22610 к замене. Сам он недешев (3500–6000 руб.), поэтому есть смысл дать ему последний шанс, промыв сеточку. Понадобится аэрозольный баллончик для очистки карбюраторов, его содержимое прекрасно растворяет смолистые отложения. Не вздумайте их соскабливать – тогда уж точно датчик придется менять. А вот после «бесконтактной мойки» он, как правило, служит довольно долго.



Поменять обломанную шпильку заднего колеса несложно, а вот спереди надо снять тормозную скобу с диском, после чего отогнуть стальной щиток (стрелка). Не забудьте потом выгнуть его обратно!

ДОЛОЙ СВЕРЧКОВ!

Порой в электрокорректоре фар появляется странное жужжание. «Сверчков» пробуждает регулятор в салоне, когда из-за обилия смазки со временем пропадает контакт. Восстановить его несложно. Вынимаем водительский бардачок, через образовавшееся окно в панели приборов снимаем разъем с регулятора и, сжав усики, выталкиваем его наружу. Разобрав, вычищаем излишнюю смазку, особенно на контактной площадке, оставив лишь тонкий слой на ней и оси колесика. После сборки, как показывает практика, жужжание больше не проявляется. **ЗР**

Если другим клубам есть чем поделиться, пишите на e-mail: ikozlov@zr.ru.



Колесные шпильки у «акцентов» рвут довольно часто. В продаже встречается три разновидности, однако на послерестайлинговое авто, к удивлению продавцов, ни одна не подходит. Сейчас – внимание! – ставят шпильки от «КИА-Рио 1» (деталь 0 K993 33 062B).

Отвертки

Разнообразие винтов огромно, и к каждому виду – своя отвертка. Подобрать нужную поможет Геннадий Емелькин.



Самый популярный, классический тип отвертки – обычно с пластиковой или деревянной рукояткой. Стержень заканчивается наконечником того или иного профиля. В наше время есть отвертки с обрезиненными рукоятками. Они не проскальзывают во влажной или замасленной руке, не травмируют ее и позволяют реализовать максимальное усилие.

Часто отвертку используют как зубило – отогнуть стопорную пластину, сбить хомут на выхлопной трубе. Но не любой инструмент это стерпит. Для ударных работ нужен сплошной стержень, а на конце рукоятки – стальной набалдашник (стрелка). Заменять отверткой монтажную лопатку тоже не советуем: рискуете сломать стержень и пораниться. На базе классической отвертки созданы модели с квадратным либо шестигранным стержнем под гаечный ключ. На современных сериях шестигранник зачастую выполнен лишь на части стержня (стрелка), зато довольно крупный – в этом случае к отвертке можно приложить больший момент, не опасаясь повредить стержень или ключ.





Это хитрое изделие – тоже отвертка, но Z-образная. Своеобразная палочка-выручалочка проникнет в «карманы», которые появляются в машине из-за просчетов конструкторов-компоновщиков, забывших о ремонтопригодности. Работать ею не очень удобно, но иногда выбирать не приходится.

Для работы с электротехническими изделиями под током есть отвертки, выдерживающие напряжение до 1000 В. Отличить их можно по изоляционной втулке на стержне и красной рукоятке.





Для работы с мелким крепежом предусмотрена серия отверток с тонким стержнем и рукояткой, на конце которой имеется вращающийся колпачок (стрелка). Профили здесь такие же, как у крупных отверток, только миниатюрней.

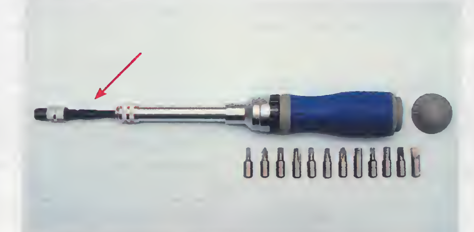
На автомобиле винты встречаются в таких местах, что открутить их отверткой обычной длины не удается: инструмент не помещается в ограниченном конструкцией пространстве. Для этого и делают очень короткие отвертки – цельные или составные.



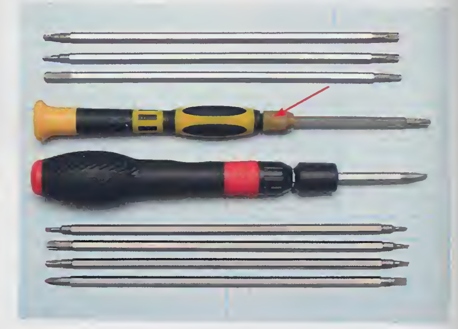


На стационарном рабочем месте обилие отверток вряд ли смутит механика: он всегда найдет нужную, да и места для их хранения с избытком. А вот в дорогу все не возьмешь. Только рукоятки сколько места займут! Компромисс – одна рукоятка с набором сменных стержней. Сечение их – шестигранник «на 6» или 1/4 дюйма. Не путать! Это стандартные размеры, по аналогии с присоединительным квадратом в наборе головок. У многих инструментальных фирм большой выбор таких стержней. Удерживаются они в рукоятке подпружиненным шариком. Стержни двусторонние: каждый заменяет две отвертки. А если докупить стержень-переходник под квадрат 1/4 дюйма, то можно воспользоваться головками. Кроме обычной рукоятки, есть Т-образная, а также модель со встроенным трещоточным механизмом.

В некоторых случаях выручает отвертка с гибким удлинителем (стрелка): она позволяет отвертывать винты там, куда прямым жестким стержнем не подобраться. Некоторые модели укомплектованы сменными насадками, а в рукоятку встроен трещоточный механизм.



Как и в предыдущем случае, есть вариант со сменными стержнями (в сечении шестигранник на 4 мм). Длину выступающей из рукоятки части можно регулировать в пределах от 15 до 110 мм. Смещение стержня блокирует цанговый зажим (стрелка), но при большом усилии он утапливается в рукоятку. Этого недостатка лишены рукоятки с самозажимным механизмом, к тому же они снабжены обгонной муфтой.



Отвернуть винты дверных петель, упорных пластин подшипников в коробке передач и т.д. обычными отвертками крайне затруднительно. Не помогают даже дополнительные воротки. Чаще всего попытки заканчиваются повреждением шлица винта. Здесь незаменимый помощник – ударная отвертка. (Не путать с уже описанной – у которой стальной набалдашник на торце рукоятки!) Ударная отвертка работает как на отвертывание, так и на завертывание; для переключения достаточно повернуть рукоятку относительно корпуса влево либо вправо (подскажут стрелки с буквами R и L). Продается в комплекте с ударными насадками под шестигранник 5/16 дюйма и переходником.





Вариант с вариатором

Некоторые соотечественники настороженно воспринимают технические новинки. Геннадий Емелькин взялся их разубедить.

Автомобили с вариатором легко было бы отличить по табличке «CVT», но автопроизводители часто ею пренебрегают. Тягу к знанию можно утолить, лишь заглянув под капот, – такое обозначение обязательно есть на масляном щупе самого агрегата как напоминание об особых требованиях к его маслу.

Схема вариатора – на рисунке. Ведущий шкив своеобразным клиновым «ремнем» приводит во вращение ведомый. Ремень, в отличие от привычных нам, толкающий и набран из стальных пластинок. Впрочем, существуют вариаторы, где вместо ремня цепь. Каждый шкив состоит из двух конусов, обращенных вершинами друг к другу и способных сближаться или расходиться. Возникающие в контакте силы трения передают полную мощность двигателя даже с запасом.

Работой вариатора заведует электронный блок управления, связанный с контроллером двигателя и следящий за его режимами – оборотами и т.д. У электронного блока вариатора своя

Ремень

Ведущий шкив

Ведомый шкив

При сближении конических поверхностей рабочий диаметр шкива увеличивается, а при расхождении – уменьшается. Согласованно управляя движениями обоих шкивов, электроника обеспечивает бесступенчатое изменение передаточного отношения, отвечающее мощности, которую выдает двигатель. Но есть и ручной режим – он создает эффект езды с обычной коробкой передач: тут электроника удерживает шкивы в определенных положениях. Таких виртуальных «передач» при желании можно сделать хоть десяток. Скорость движения на них жестко задается оборотами двигателя.

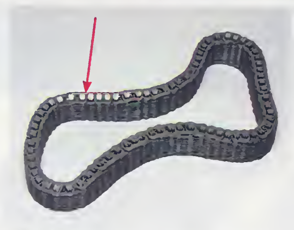
встроенная система самодиагностики. При неисправности она зажжет на панели приборов предостерегающий символ.

Иные фирмы в руководстве по эксплуатации оговаривают возможность буксировки автомобиля с неисправным вариатором. Двигатель должен работать, приводя масляный насос вариатора, чтобы трущиеся детали не остались без смазки. (Как убедиться в исправности насоса, сказано ниже.) Однако некоторые специалисты по ремонту трасмиссий возражают против буксировки – только эвакуатор!

Условия работы ремня (цепи) в контакте со шкивами тяжелые, масляное голодание недопустимо, поэтому за уровнем нужно следить. Найти щуп в моторном отсеке нетрудно – рукоятка с надписью «CVT» обычно ярко окрашена. Уровень масла проверяют при работающем двигателе на горизонтальной площадке. Рычаг вариатора должен находиться в положении P либо N в зависимости от марки ав-



Чаще всего в клиноременных вариаторах для передачи мощности служит толкающий наборный ремень из стальных пластин.



В цепном вариаторе мощность передается цепью со скошенными торцами осей звеньев.

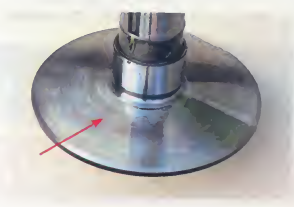
В отличие от гидромеханической автоматической коробки, где масляный насос обычно связан непосредственно с гидротрансформатором, в большинстве вариаторов он смещен к задней крышке и приводится через пару шестерен и вспомогательный валик.





Возможных причин масляного голодания вариаторов несколько: разрушаются приводные шестерни насоса либо его вал, в самом насосе ломаются шестерни, их зубья и т.д.

Результат работы вариатора с проскальзыванием: на рабочих поверхностях появились бороздки, надиры.



томобиля – это оговорено в руководстве по обслуживанию. Если книжки нет, взгляните на щуп внимательней – часто на нем есть шпаргалка с указанием условий проверки. Либо свяжитесь с дилером.

Доливать следует лишь масло с маркировкой CVT. Об ATF забудьте – жидкости несовместимы! Более того, даже среди масел CVT есть марки, которые нельзя смешивать. Чтобы исключить ошибки, в них добавляют красители. Например, для вариаторов «ниссанов» масло с маркировкой NS1 розовое, а NS2 – желтое.

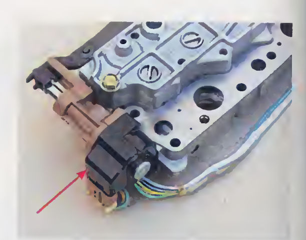
Если уровень масла при работающем двигателе такой же, как при заглушенном, то неисправен масляный насос либо его привод. С отказавшим насосом автомобиль обездвижен, ведь все управление вариатором завязано на гидравлику.

Вредны вариатору и «спортивные» старты – резко ускоряется износ торцов у пластин наборного ремня или осей цепи и шкивов. Ремень на шкивах должен плавно менять свое положение, но из-за канавок и задиров его может закусывать, отчего автомобиль на ходу дергается. При интенсивном разгоне этого не почувствуешь, но при неторопливом будет заметно. Так неисправность и определяют.

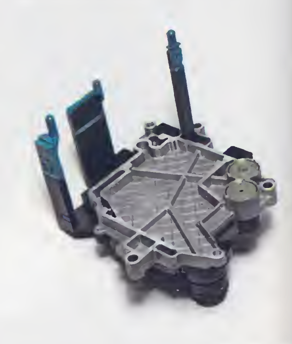
Сближает или разводит конусы шаговый электромотор – по команде контроллера он двигает шток гидроблока. Если шток, а с ним и шкивы зависнут, скорость машины будет зависеть только от оборотов двигателя. Когда это регулярно повторяется, нужен срочный ремонт, иначе потом цена его существенно вырастет. При износе ремня страдают и шкивы, поэтому опытные ремонтники меняют детали комплектом. Цена его, например, на автомобиль «Ниссан-Примера» – около 65 тыс. рублей.

В цепных вариаторах («Ауди») вместо ремня работает цепь – естественно, тянущая, но не такая, как на велосипеде или мотоцикле: она передает мощность скошенными торцами осей звеньев, трущимися о конусы шкивов. Каких-либо решающих преимуществ или недостатков у цепи в сравнении с ремнем нет, а владельцу это и вовсе безразлично – главное, чтобы вариатор исправно работал. Как этого добиться, раскажем в следующем номере. **ЗР**

Благодарим фирмы «Тахо Трансмишн» и «Трансматик» за помощь в подготовке материала.

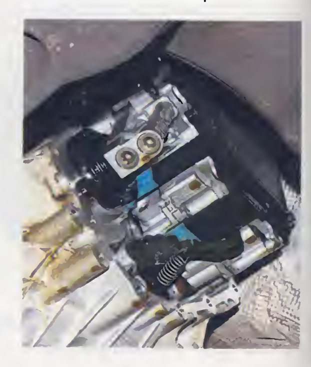


Сдвигает-раздвигает конусы управляющий шаговый электромотор.



Возможности современной электроники позволили «Ауди» объединить в одном корпусе блок управления и датчики давления жидкости, частоты вращения валов, положения рычага селектора. Но ремонт этого узла не предусмотрен. При поломке любого датчика блок меняют в сборе, а это стоит около 37 тыс. рублей.

При замене блока управления на «Ауди» одно утешение: узел легкодоступен, не нужно снимать с автомобиля весь агрегат.



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Если автомобиль обслуживается в гараже и требуется длительная работа двигателя, нужно позаботиться об отводе выхлопных газов. Решение Владимира Борискина мы считаем одним из наиболее прагматичных.

Автор лучшего совета получает от редакции журнала «За рулем» премию 5000 рублей, а от южнокорейской компании SK Energy – канистру масла ZIC по своему выбору.









Мне нередко приходится диагностировать моторы, подбирать элементы систем питания и зажигания, менять настройки и так далее. Двигатель при этом, естественно, работает. Шланг, надетый на выхлопную трубу и брошенный за ворота гаража, хоть и отводит газы, но создает в системе выпуска некоторое противодавление. А оно, особенно если шланг длинный и лежит на земле, может быть довольно существенным, что отражается на работе двигателя и влияет на качество работ.

Мое решение – устроить принудительную вытяжку выхлопных газов. Сделать это несложно, если есть пылесос. У меня он стоит вне бокса, в звукоизолированной подсобке, так что его шум не мешает слышать двигатель машины.

Вход пылесоса 1 связан с выхлопной трубой 4 шлангом 2 (длина около 4 м), на переднем конце шланга установлен конус 3, позволяющий работать с различными автомобилями. Закрепляю шланг и конус так, чтобы вместе с выхлопными газами в пылесос подсасывался холодный воздух, – это оберегает прибор от перегрева.

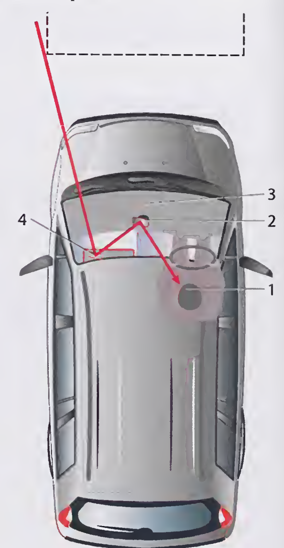
От отдела эксплуатации ЗР. *Покупать новый пылесос даже ради столь благородной цели кто-то сочтет неразумным, но многие охотно избавляются от старых. Спросите соседей – не посодействуют ли?*

С. ИВАНОВ,
Крым, Симеиз

Декоративные колпаки колес с фигурными окнами или спицами легко уберечь от потери при сильной тряске на неровной дороге. Я дополнительно закрепляю их пластиковыми хомутиками, которые несложно подобрать под цвет колпаков.

А. КЛЕМЕНТЬЕВ,
Нягань Тюменской обл.

Хорошо известен объективный недостаток **праворульных авто** на наших дорогах: перед выездом на встречную полосу для обгона водитель не видит движущийся навстречу транспорт. Не случайно появились в продаже перископы. Они, как правило, громоздкие и дорогие, между тем владелец авто, почти не тратясь, может воспользоваться системой, которая показана на рисунке. Это вид сверху: 1 – глаза водителя, 2 – зеркало, закрепленное на ветровом стекле 3 на присоске, 4 – зеркало, наклеенное (например, двусторонним скотчем) на переднюю поверхность солнцезащитного козырька. Необходимо лишь тщательно отрегулировать положение обоих зеркал – и встречная полоса дороги под контролем.



Н. ГВОЗДЕВ,
Новосибирск

При хранении автомобиля под тентом ткань не должна прилегать к кузову. Я креплю к релингам ВАЗ-2111 двухметровые поперечные трубы, а поверх – пятиметровые продольные. Тент сделан из воздухопроницаемой ткани. Чтобы на ветру он не хлестал по машине и не царапал краску, фиксирую его на земле, как палатку.

От отдела эксплуатации.
Подобный способ пригоден лишь летом, а после хорошего снегопада нагрузка может многократно превысить предел прочности крыши!

А. ВАСИЛЬЕВ,
Нижний Новгород

Дополнительная электропроводка в автомобиле – для подключения элементов сигнализации, электрозамков, стеклоподъемников, «музыки» и т.д. – у некоторых становится источником пожара, так как проложить ее безопасно умеют не все.

Я укладываю пучок проводов в пластмассовый кабель-канал, который очень хорошо знаком всем электрикам-строителям.

Провода в таком коробе отлично защищены от сдавливания, перетирания и случайных повреждений.

Телефон спасения

За ответ на задачу № 8 «Выходное пособие» житель Чебоксар Аликс Николаев получает от редакции премию 6000 рублей, а от ОАО «Моринформсистема-АГАТ» – электрический компрессор «Муссон».



Если помните, в задаче № 8 ехала Аллочка по лесной дороге – и настолько замечталась, что не заметила крепкую палку, на которую машина и напоролась. Повалил пар, потекла на землю жидкость. Стоило Алле вытащить палку, течь усилилась. Понимая, что произошло нечто чрезвычайное, призадумалась она: вроде бы ехать дальше нельзя, а бросить авто в чаще боязно! Что делать?

Ответов на эту задачу получили немного – видно, август не время для конкурсов. Зато все ответившие с системой охлаждения на ты: необоснованных фантазий в почте не было. И это радует, ведь система охлаждения – одна из важнейших. Жаль, победитель всегда один.

Итак, нам отвечают: «*А почему бы и не оставить машину в лесу? Там безопасней, чем на стоянке у гипермаркета: злодеев мало. Да и авто не слишком угонное. Закрыла – и спокойно иди за помощью. Увидишь грибников, охотников, обратись к ним. Ситуация не настолько безвыходная, чтобы обязательно заводить мотор, тем более когда это грозит его перегревом*».

Действительно, ремонтировать машину на пеньке не всегда оптимальное решение. Зачастую лучше искать более простые.

Конечно, в письмах немало рецептов в духе времени: если у девушки при себе мобильник и она способна объяснить друзьям, на какой дороге застряла, то вот он, выход! Но битые жизнью граждане настроены не столь оптимистично: «*Иные друзья очень любят шашлыки под песни о дружбе, но помощи от них не дождешься!*». Дабы не подвергать бескорыстную дружбу испытаниям, многие предлагают беспроигрышный вариант: не смущать друзей, а нанять помощника за деньги. Например, вызвать по мобильнику такси!

Были и чисто технические способы решения проблемы, причем авторы давали примерно одни и те же советы, не смущаясь тем, что адресованы они девушке. Долой, мол, стереотипы! Некото-

рисунок Ольги Громовой

ЗАДАЧА № 11

ЗАГАДКА РУЧНИКА

Привод ручника на многих авто долго не живет: трос закисает так, что уже не расшевелишь. Сегодня это не проблема: спокойно заменяем его новым. Купил на рынке, поставил – и езжай хоть на техосмотр! Но если заезд в ПИК отложить, то уже через несколько тысяч километров может оказаться, что ехать туда бесполезно – ручник держать перестал. Что же случилось? Колодкам до предельного износа далеко, основной тормоз отлично работает, но ручник не держит, как рычаг ни тяни! Что в этой ситуации предпринять?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 декабря 2008 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10. Или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный способ быстрой связи.

рые, увлекшись, описывали такие способы ремонта радиатора, о которых здравомыслящая девушка и слышать не захочет – с применением герметиков, «холодной сварки», «жидких гвоздей», монтажной пены и так далее. Не спорим, у сверхпредусмотрительного мужика в багажнике найдется и запасной радиатор, но предполагать, что девушка возит в косметичке фирменную замазку «Абро», «Поксипол» или монтажную пену (авось пригодятся!), – это перебор.

Многие отметили, что палка, скорее всего, проткнула бачок радиатора. Ведь, когда Алла ее вытащила, течь тосола усилилась. Девушке советуют тут же воткнуть палку обратно, а чтобы сидела плотней, обмотать ее тряпкой, изолентой, скотчем… Само собой, стоит убедиться в том, что не повреждены другие ответственные узлы, например электровентилятор. Уменьшив течь до минимума, следует проверить уровень охлаждающей жидкости. Если ее мало, добавить. С учетом форс-мажора сгодится и лимонад, и «Пепси», и жидкость из бачка омывателя. Сойдет даже вода из лесной лужи – все одно систему потом промывать. Приоткрыть пробку радиатора и ехать тихонько, не нагревая двигатель выше 90°С, ведь в негерметичной системе вода легко может закипеть.

Но есть решения лучше, среди них мы и отыскали победное. Читатели предлагают обеспечить гарантированную работу системы по малому кругу, зато без потери жидкости. Например, просто отсоединить патрубки от радиатора, заглушить их пробками из подручных материалов и включить на всю мощь отопитель. А если не пострадал электровентилятор системы охлаждения, то подать на него постоянное питание – обдув двигателя снаружи тоже не повредит. Конечно, надо будет все время следить за температурой: главное – мотор не перегреть! Не исключено, что придется останавливаться для дополнительного охлаждения.

В своем весьма объемистом «исследовании» победитель подробно остановился на этих нюансах. И хотя мы понимаем, что эти советы скорей всего не для Аллы, – глядишь, другим сгодятся.

Итак, всем участникам конкурса спасибо. А читателя Николаева мы поздравляем с победой! **ЗР**





Отвратительная влажность

Как давно вы проверяли, что у вас залито вон в тот бачок? Не спешите с ответом, что тормозная жидкость. По внешнему виду – да, а вот по составу и свойствам – возможно, нет. Это на практике доказали Максим Приходько и Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев.

О «ЛОШАДЯХ» И ЛОШАДКАХ

Проверять работоспособность тормозной жидкости в автомобилях наших граждан мы решили в обычном российском городе. Выбор пал на Дзержинск, некогда столицу советской химической промышленности. Воздух здесь, кстати, немного сладковатый, так что промышленность эта и сегодня успешно работает. Договорились с одним из пунктов прохождения гостехосмотра и организовали «дополнительный пост», где проверяли именно жидкость.

Автопроизводители рекомендуют менять жидкость в гидроприводе тормозов каждые два года либо через 40 тыс. км пробега. К этому времени ее характеристики существенно изменяются. Так, температура кипения DOT-4 из-за гигроскопичности, то есть способности впитывать влагу из воздуха, понижается с 250 до 155°С, что соответствует 3,5% содержания влаги. Эта величина согласно техническим условиям заводов-изготовителей жидкости принята за критическую отметку.

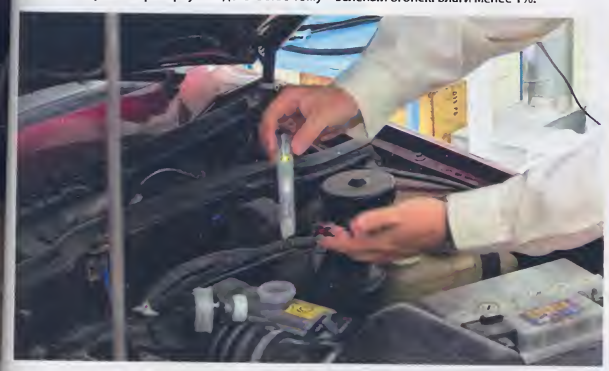
Искали влагу мы при помощи оригинального портативного тестера. Первой на прохождение ГТО в бокс заехала «Нива» 28 лет от роду. Спрашиваем



Ваша тормозуха пропала! Открыв банку, нужно сразу же использовать жидкость, иначе она быстро впитает влагу.



«Тойота» прошла проверку. Свидетельство тому – зеленый огонек: влаги менее 1%.



у владельца, пожилого мужчины, можно ли проверить тормозную жидкость его машины.

– Это что, новые правила такие, да? – хозяин с любопытством посмотрел на тестер. – Просто я волнуюсь, а вдруг скажут: всё, дед, переходи с машины на лошадь.

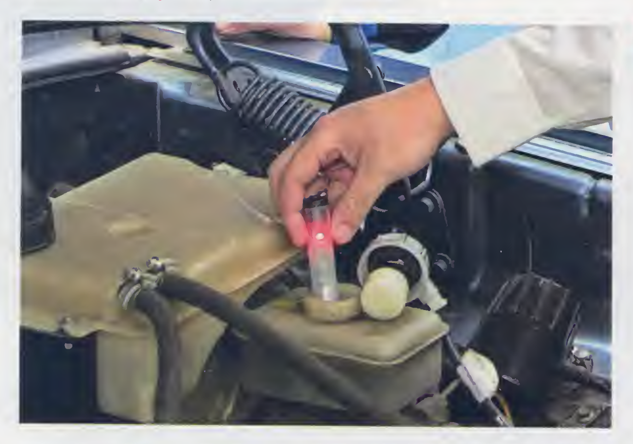
– Нет, это в порядке эксперимента, – отвечаем мы.

«Нивовод» повздыхал, явно не веря нашим словам, и продолжил чуть громче, чтобы слышали работники станции:

– Нам-то в деревне никак нельзя без машины! А лошадь, ее ж кормить. Да и где взять-то сейчас лошадь?..

Меж тем приборчик загорелся красным огоньком: в тормозухе этой «Нивы» влаги явно больше допустимых 3,5%. Цветом она напоминала желудевый кофе советских времен. Дедок по-ленински сжимал в руках кепку, незлобиво причитал про свою деревню и лошадь, но ГТО прошел. На стенде его «Нива» тормозила в пределах нормы. То, что в системе воды больше, чем допустимо, его не смутило: «А я потихоньку, полегоньку, нам в деревне-то куда спешить?». С тем и уехал, одарив всех работников станции яблоками из своего сада.

...Автопарк Дзержинска – Россия в миниатюре: «фольксвагены» времен падения Берлинской стены, бэушные «американцы», новые японские вседорожники с нормальным рулем и неновые – с правым и превеликое множество «жигулей», «волг» и «москвичей». Как раз один из таких, системы «пирожок», въезжал в ворота диагностического бокса.



ОТКУДА DOT?

В России нет единого государственного стандарта, регламентирующего качество тормозных жидкостей. Все отечественные производители ориентируются на стандарты, принятые в США и странах Западной Европы. По стандарту DOT (США) все тормозные жидкости делятся на три основных класса: DOT-3, DOT-4 и DOT-5. По своему составу они подразделяются на минеральные, гликолевые и силиконовые. Смешивать их друг с другом нельзя. Важным показателем качества является допуск от производителей автомобилей на право первой заливки на конвейере. Срок хранения (в герметичной упаковке) – пять лет.

«Волга» тест по влаге не прошла, а вот талон ГТО получит. Такие у нас правила.

Из 28 проверенных автомобилей у двух десятков было превышено предельно допустимое содержание влаги в тормозной жидкости. Следите за тормозами!

– Здравствуйте. Можно проверить вашу тормозную жидкость?

– Уровень, что ли? Так я доливал вчера…

В ходе короткой беседы узнаем, что Георгий Александрович, хозяин «пирожка», намотал на нем не один «круг», но за интересующей нас жидкостью особо не следил:

– Я сейчас езжу немного, надеюсь, «москвичонок» меня не подведет!

Может быть. Хотя и здесь уровень влаги намного выше нормы. Такая же картина и в бачке сцепления.

– Георгий Александрович, как же вы зимой, в мороз тормозить будете?

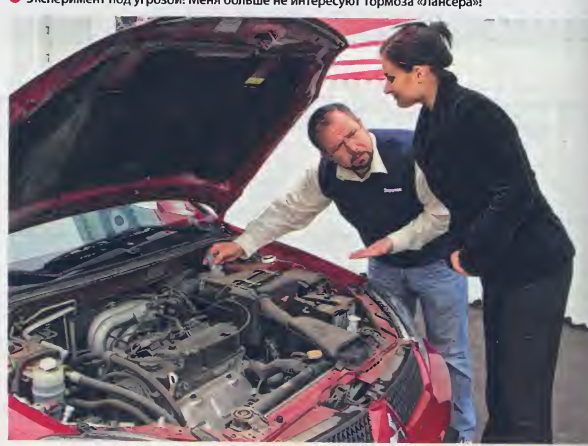
– Так осторожно и буду, – с отеческой улыбкой ответствовал владелец машины.

Кстати, ГТО «Москвич» не прошел: проблемы со светом фар, неравномерным тормозным усилием и еще много с чем. Следующие три машины («Волга», «Тойота-Эхо», ВАЗ-2114) уложились в норму – до 1,5% влаги, а вот очередная, «Лада-112» четырех лет от роду, тест не прошла. Автомобиль был приобретен новым, но хозяин не проходил ТО на фирменном сервисе, а все регламентные работы выполнял сам. Как водится, до смены тормозной жидкости руки не доходили. Кстати, самая распространенная отговорка: «Да она (*тормозуха. – Авт.*) по цвету нормальная же!» Еще один автовладелец долго убеждал нас, что хотя и не меняет жидкость регулярно, зато все время подливает в бачок новую. Что у него с тормозами, остается догадываться. Представитель малого бизнеса на «Газели», тормозная система которой за все 126 тыс. км пробега вообще не знала смены жидкости, заявил: «Главное – стартануть!».

ЧЕМ СЕРДЦЕ УСПОКОИТСЯ

На пункте инструментального контроля мы провели почти целый день. Через наш прибор прошло 28 автомобилей. И почти у всех тормозная жидкость была таковой лишь по названию, но никак не по сути, вне зависимости от марки/модели и года выпуска. Барышня на «Мицубиси-Лансер» только от нас узнала, что жидкость эту надо менять («Ой, как интересно, а что еще здесь меняется?»). Другая энергичная дама, услышав, что мы абсолютно бесплатно «предсказываем будущее» тормозной жидкости, вызвонила своего сына для экспресс-анализа: «Дима, срочно ко мне, тут люди из журна-

Эксперимент под угрозой! Меня больше не интересуют тормоза «Лансера»!



ла «За рулем» бесплатно что-то нужное для машины делают!» Если серьезно, то очень многие из автомобилистов так и не поняли, ради чего мы затеяли сыр-бор. Водитель семилетнего «Пассата» убеждал, что раз у него иномарка, значит, там все надежно. Его автомобиль, кстати, тоже провалил тест на влагу: прибор отреагировал на него красным индикатором.

И правда, зачем мы это все затеяли? Специалисты уверяют: если жидкость в тормозной системе не меняли более двух лет, то проверять ее совсем не обязательно, поскольку влаги в ней уже набралось сверх допустимого. Это не повод для паники, но и затягивать с заменой нежелательно. В обычных неспешных торможениях разогреть «влажную» жидкость до температуры кипения вряд ли получится. Но в жаркую погоду, на горной дороге, при интенсивном и частом сбросе скорости риск остаться без тормозов резко увеличивается (подробнее – в комментарии отдела испытаний).

Кроме этого, тормозуха с повышенным содержанием влаги – друг коррозии. Под ее воздействием повреждаются соединительные трубки, подклинивают поршни в цилиндрах и, как следствие, нарушается баланс тормозных сил. А это может привести к заносу, выезду из своего ряда… Зимой появляются и другие проблемы – повышается вязкость. Влага хорошо растворяется в рабочей жидкости, и при отрицательной температуре последняя тем гуще, чем больший процент воды содержит. Так что «продавить» тормозную педаль будет все труднее. Если же в систему залита «левая» жидкость, то не исключено, что она вообще попросту замерзнет.

С водой в тормозной системе вы сумеете остановить автомобиль – и раз, и другой, и третий. Но каждое следующее торможение будет не похоже на предыдущее.

Отметим, что цена вопроса, то есть спокойствия и уверенности в собственных тормозах, ничтожна: 120 рублей за литр высококачественной жидкости. Заменить ее в условиях СТО обойдется еще в 700–1000 рублей.

Хорошо, если у вас новый автомобиль, тогда забота о тормозах – это обязанность дилера (замена прописана в регламенте). Но если он старый да еще обслуживается от случая к случаю? Вот и ездят наши сограждане, как показал эксперимент, уповая на извечно-российское «авось». А ведь с тормозами шутки плохи. Да и зима скоро… ЗР

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА ИСПЫТАНИЙ

Вода в тормозной жидкости… Точнее, всего-то несколько процентов, накопившихся в гигроскопичном растворе за несколько лет эксплуатации. Все знают, что это плохо, что тормозуху надо менять хотя бы время от времени. А почему надо? Опыт ставит ***Сергей Воскресенский.***



Гидравлическому приводу тормозов в первую очередь нужна жидкость, а уж какая – дело второе; в принципе, чтобы разочек тормознуть от души, достаточно простой воды. Но мы, проверяя теорию практикой, взяли нормальную тормозную жидкость, а также образцы с повышенным – 3,5 и 7% – содержанием воды.

50; 49; 48; 48,7; 50… – цифры пулеметной лентой мелькают на экране измерительного прибора. Результаты накапливаются: изменяется не только величина тормозного пути, но и усилие на педали и даже ее ход. Только подобрался к стабильным величинам – и вот опять пора заканчивать очередной цикл, «студить» тормоза и начинать все заново. Потом смена жидкости, полная прокачка системы и новая череда очень похожих результатов.

Да, поначалу автомобиль на всех трех испытуемых составах показывает примерно одинаковый результат. Водитель, конечно, отмечает, что тормозной привод в целом «чувствует» состав жидкости, а при 7-процентной «влажности» заметно увеличивается ход педали и усилие (примерно на треть) на ней. Но человек корректирует поведение «Калины» и она более или менее уверенно останавливается в обозначенном 48-метровом коридоре. Даже проверка на термонагруженность (несколько жесточайших торможений «в пол» подряд) не вызывает катастрофического ухудшения тормозных возможностей. Дым столбом, педаль колом, но восемь (с 7%) и одиннадцать (с 3,5%) циклов резкого уменьшения скорости со 100 км/ч до полной остановки «Калина» все же выдерживает.

Наконец картина проясняется. От качества жидкости зависит прежде всего стабильность результатов. То есть из 10–12 торможений подряд четко уложиться в норму удается только на эталонном варианте. В остальных случаях тормозной путь «плывет», заставляя каждый раз подбирать нужное усилие на педали, а это достаточно сложно. Да, вы сумеете остановить автомобиль в аварийной ситуации даже с 7-процентным содержанием воды в тормозной жидкости. Но каждый следующий раз не будет похож на предыдущий. А главное качество надежного автомобиля – это все-таки предсказуемость его поведения.

Спасите самолет!

Осенью в Санкт-Петербурге прошел международный конгресс по безопасности дорожного движения. Эксперты из 45 стран мира пытались понять, как снизить аварийность и смертность на автотрассах планеты. На конгрессе побывал Андрей Морозов.

ГЛОБАЛЬНОЕ И НАЦИОНАЛЬНОЕ

Такого скопления высокопоставленных персон Таврический дворец не видел, пожалуй, с той памятной ноябрьской ночи 1917-го, когда матрос Железняк произнес историческое: «Караул устал!» В 2008-м караул (сотрудники ФСО) старательно проверяли журналистов в поисках запрещенных предметов. И немного ворчали: «Подумаешь, Шумахер! Длинный, но худой…»

Семикратный чемпион мира в гонках формулы 1 Михаэль Шумахер действительно выглядел субтильным на фоне своих титулованных старших коллег – Его Королевского Высочества лорда Робинсона и начальника ДОБДД МВД России генерал-лейтенента Виктора Кирьянова. Все они – члены независимой комиссии ООН по глобальной безопасности дорожного движения.

30 тыс. погибших в авариях – таков трагический вклад нашей страны в планетарную копилку смертей. Ежегодно в мире на дорогах умирает около 1,2 млн. человек. Статистика утверждает: каждые 3 минуты на дорогах Земли гибнет ребенок.

– Мы ставим перед собой амбициозную задачу – к 2020 году снизить количество погибших в авариях на 50%, – поведал лорд Робертсон. Его Королевское высочество, в прошлом генеральный секретарь НАТО, считается специалистом по решению глобальных проблем. Кстати, лорд отметил, что на российских дорогах видны изменения к лучшему:

– Не готов осуждать ситуацию с безопасностью на дорогах России в целом, приведу лишь личное наблюдение. Полтора года назад никто в вашей стране не пристегивался ремнями безопасности, сегодня я вижу, что российские водители стали более дисциплинированными. Это первый, самый заметный шаг. И один из самых эффективных способов сохранить жизнь.

Главе российского ГИБДД такие слова были, безусловно, приятны, хотя внешне генерал Кирьянов никак этого не проявил. Зато рассказал о первых успехах Федеральной целевой программы безопасности движения. При том что за два года число новых автомобилей увеличилось в четыре раза (в 2006-м было зарегистрировано 900 тыс. машин, а за первые шесть месяцев 2008-го – 2 млн.), число трагедий на российских дорогах не растет, а даже снижается.



ЖЕСТКОСТЬ И ГУМАННОСТЬ

Как повысить безопасность российских дорог, рассказывал министр МВД России Рашид Нургалиев. Среди срочных мер он упомянул ревизию состояния дорог, ужесточение некоторых статей Кодекса об административных нарушениях. К слову, тут же, на конгрессе, законодатели Санкт-Петербурга предложили увеличить минимальный штраф аж до 2 тыс. рублей! К счастью, это пока лишь предложение.

Одна из важных черт прошедшего конгресса – стремление подойти к проблемам безопасности комплексно, с научной точки зрения. Известно: 55% пострадавших в авариях погибают в первые 60 минут после столкновения (так называемый «золотой час»), если «скорая» не успевает приехать. МВД предлагает организовать медпункты прямо на постах ДПС. Но, по мнению профессора Леонида Рошаля, это долгий процесс. И дорогой. Знаменитый детский доктор предложил еще в автошколах обучать будущих водителей не только навыкам оказания первой помощи, но и более действенным способам поддержания жизни. А каждый инспектор ГАИ, по мнению Рошаля, должен быть подготовлен на уровне зарубежного парамедика и иметь на вооружении аппарат искусственного дыхания. Обеспечили же гаишников алкотестерами!..

На наш взгляд, самая четкая формулировка проблем, стоящих перед российскими властями в плане обеспечения безопасности на дорогах, прозвучала из уст семикратного чемпиона мира (заметим, много лет выступавшего в весьма рискованных гонках!):

– Когда я летел в Россию, мне рассказали, что на Урале разбился самолет (*речь идет о трагедии в Перми, случившейся в начале сентября.* – А.М.). Погибло около 90 человек. Это страшно. Но не менее страшно осознавать, что в России ежедневно на дорогах гибнет около 90 человек! Пришло время спасать каждый день по самолету… **ЗР**

Не знаком единым

Если кто-то думает, что в деле безопасности дорожного движения ничего не происходит, то ошибается. Возросшие в разы штрафы, эвакуация машин, мешающих движению (а заодно и других), атаки на мигалки – с ходу всего не назовешь. Тем более что стражи порядка на дорогах находят все новых врагов. В середине года таковыми признали начинающих водителей, проще говоря, «чайников». Как с ними намерены бороться, выяснял Максим Приходько.

За январь – июль в стране было зафиксировано 112,6 тыс. дорожно-транспортных происшествий. Число само по себе страшное, хотя тот факт, что оно на 8,6% меньше аналогичного показателя за прошлый год, не может не радовать. Кто чаще всего фигурирует в сводках? В ГИБДД называют неопытных водителей, со стажем до двух лет. На их долю приходится 15% всех аварий! Не будем ставить обоснованность обвинений в адрес новичков под сомнение, заметим только, что по вине опытных, следовательно, случается 85% ДТП... Но поговорим об этом в другой раз.

А теперь, как повторяют в классической телевикторине, внимание – вопрос! Что вы предприняли бы, окажись на месте генералов от безопасности движения, дабы выправить ситуацию с водителями-новичками, число которых растет прямо-таки лавинообразно? Изменили бы программу обучения, ужесточили порядок выдачи прав, подключили телеканалы и другие СМИ к пропаганде безопасного движения? Нет, если сказано, что «крайние» здесь начинающие, значит, нужно добиться, чтобы они не путались под ногами. Укажем им место! В ГИБДД РФ намерены разработать обязательный знак автоновобранцам – для повседневного, так сказать, ношения. Подтверждение того, что это верный шаг, можно найти за рубежом (см. Нашу справку).

Считается, что вероятность попадания в ДТП зависит и от возраста водителя. В большинстве стран сесть за руль разрешают с 18 лет, а вот в ряде штатов США этот порог ниже. Самые юные водители живут в Южной Дакоте – там права выдают тем, кому исполнилось 14 лет 9 месяцев. В этой связи любопытен австралийский опыт. В штате Виктория лет двадцать назад хотели понизить возрастную планку для получения водительского удостоверения с 18 до 16 лет.



НАША СПРАВКА

В Литве с сентября этого года всех начинающих водителей обязали наклеить на ветровое и заднее стекла автомобиля специальный знак – зеленый кленовый лист. Министр транспорта и связи пояснил, что символ «молодо-зелено» введен в соответствии с рекомендацией конвенции ООН. Над тем, как обозначить автомобили начинающих водителей, задумались во многих странах. В Англии, например, для этого используют букву L (layman – любитель, непрофессионал). В Германии начинающих шумахеров пометили буквой A (Anfanger – новичок). В бывшей ЧССР таможних «чайников» звали «зайцами» – из-за буквы Z (zacatecnik – начинающий). В Советском Союзе никаких вольностей с буквами не допускали, но было время, когда, сдав на права, наши сограждане не получали полноценного водительского удостоверения – выдавался временный, сроком на два года, документ. С такой «времянкой» было можно ездить не быстрее 70 км/ч. Если кандидат правил не нарушал, временное удостоверение меняли на постоянное. В Италии и Корее, кстати, подобная практика жива до сих пор.

Отказаться от этой затеи заставил прогноз: в таком случае количество серьезных аварий в штате ежегодно станет возрастать на семьсот, причем полсотни из них будет иметь летальный исход. (Нелишне напомнить, что всего три года назад в нашем МВД всерьез обсуждали возможность допускать к управлению транспортным средством с 16 лет...)

Но вернемся к знаку для новичков. Точными данными о том, сколь велика вина новобранцев в аварийности на дорогах, мы все же не располагаем. В разного рода докладах довольно туманно говорится об их участии в каждом третьем ДТП. Наши соседи в Белоруссии подсчитали, что из более чем 5,5 тысячи ДТП, случившихся в прошлом году по вине водителей, на совести новичков – 326. Обладатели десятилетнего водительского стажа отметились в ДТП 227 раз, а на долю тех, кто за рулем 20 лет и более, пришлось 105 аварий. Заметим, что белорусские ПДД требуют, чтобы водители со стажем менее двух лет помещали на ветровое и заднее стекла наклейку – ограничение скорости 70 км/ч.

Верной приметой того, что за рулем начинающий драйвер, в России уже долго служат стикеры с буквой «У», чайником в треугольнике или надписью типа «За мной не езжай, я заблудился». Все это лепят на стекло добровольно: хочешь – клей, не хочешь – твое дело. Не посчитайте только, что я против «У» или других символов неопытности водителя. На здоровье! Речь о другом: какие куда более серьезные средства и шаги позволят помочь десяткам тысяч новоиспеченных водителей? Думается, это должно быть не «клеймение», пусть и рекомендованное конвенцией ООН.

Давно пора пересмотреть устаревшую методику обучения, которая не дает устойчивых навыков управления в условиях интенсивного движения и во многом уступает практикуемой в передовых странах. Кто, как и чему учит шоферов-новобранцев – вопросы, требующие безотлагательного вмешательства.

Увидев знак «Новичок за рулем», мы стремимся обезопасить себя от возможной ошибки начинающего, не думая о том, как облегчить ему жизнь на загруженных улицах и площадях.

В ГАИ предлагают ограничить начинающего водителя в скорости: на загородных дорогах вместо 90 не более 70км/ч, на автомагистралях верхний предел не 110, а 90 км/ч. Отличное предложение! Но только как быть с общим потоком, который движется, чего скрывать, намного быстрее разрешенных 110? При нынешней чудовищной загруженности российских дорог «медленный» автомобиль – потенциальная угроза безопасности движения, предпосылка к ДТП!

И совсем неловко напоминать, что водительские права можно банально купить – вообще без посещения курсов.

Итак, начинать надо с грамотного и добросовестного обучения. Следующий шаг – научить и убедить бывалых водителей относиться к своим неопытным собратьям уважительно, с пониманием, как это принято в цивилизованном мире. Согласитесь, знак «Новичок за рулем» мы воспринимаем как сигнал поскорее оставить его позади, дабы обезопасить себя от возможной ошибки начинающего, и при этом совершенно не думаем о том, как облегчить жизнь ему самому.

А теперь – внимание! – заключительный вопрос. Есть ли реальные возможности изменить дело к лучшему? Напомню: в феврале 2006-го правительство приняло целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»; общий объем ее финансирования – 52 млрд. 765 млн. рублей, включая 21 млрд. 630 млн. из средств федерального бюджета; цель – сократить к 2012 году число погибших в ДТП по сравнению с 2004-м в полтора раза. Под реализацию этой программы образовано государственное учреждение – Дирекция по управлению федеральной целевой программой 2006–2012 годов. Исполнители указанной программы – МВД, МЧС, Минтранс, другие государственные структуры. Неужели, располагая такими ресурсами, станем ждать кардинальных изменений в обучении и воспитании водителей до 2012 года?! **ЗР**

Большой театр

Человечество, смеясь, расстается со своим прошлым. Если кто помнит, этой фразой Карл Маркс предварил свою работу о гегелевской философии права. Если же прошлое, словно бумеранг, каждый раз возвращается, значит, мы были неискренни при прощании с ним. О самом смешном в техосмотре (ГТО) – Максим Приходько. Фото: Константин Якубов.



ТАЛОН В ОБМЕН НА БИЛЕТ

Чтобы человек ни делал впервые, это запоминается навсегда. Процедуру покупки первого талона ТО на свой первый автомобиль я помню до мелочей. Вечером у винного магазина, известного в народе как «Семь ступенек», меня ждал в гражданском некто Виталик, работник городской ГАИ, школьный друг моего хорошего знакомого. Я протянул деньги и оплаченную квитанцию, он мне взамен – желтенький талон ТО. Не сказать, чтобы мы от кого-то прятались, наоборот, все по Марксу: товар – деньги – товар. «Вы не думайте, у меня машина в порядке, просто со временем беда», – начал я было оправдываться, на что Виталик сказал, как отрезал: «Время, оно деньги».

Вот уже более десяти лет я за рулем, за это время у меня было шесть машин. В четырех случаях заветный талончик я покупал, одну машину приобрел в автосалоне вместе с талоном и еще одна также была «укомплектована» талоном (я управлял ею по доверенности). Примерно аналогичная пропорция обнаружилась у большинства коллег по работе. Справедливости ради должен сказать, что все мои машины были в нормальном техническом состоянии и я не экономил на их техобслуживании. За все время своей водительской карьеры по-настоящему проходил ТО лишь однажды, на служебном автомобиле. Занял очередь в семь утра, а прошел техосмотр в 16.30. При том что вся процедура заняла 8 минут! Я, возможно, управился бы быстрее, но на ПИК постоянно подъезжали «нужные» люди, тормозя тем самым очередь. Этого раза мне хватило, что называется, надолго.

Но ведь не все же проходят техосмотр за деньги?! Коллега из одной московской газеты однажды пожаловался, что замучился «искать» талон в Обнинске. «Понимаешь, не берут они денег, я через кого только не просил…» – с обидой выговаривал мне приятель, намекая на то, что у меня-то уж точно есть такие знакомые. «Может, ты мало предлагал?» – отбивался я от завуалированной просьбы посодействовать. Немой укор в глазах приятеля был мне ответом. Его страдания, кстати, подсказали тему небольшого исследования: сколько стоит «достать» талон ГТО в стране? Я обзвонил редакции газет – от владивостокских до питерских, – и вот что у меня получилось.

Ответ первый: «У нас во Владике талон стоит 2500 рублей максимум; можно и дешевле, но придется хорошо поискать». Подавляющее большинство автомобилей в том краю, как известно, праворульные, но и они, с неправильным пучком рассеивания головного света, проходят ТО на ура!

Сибиряки в Красноярске уверили: «Меньше чем за 2000 не найти». В Новосибирске ситуация почти такая же: 1700 рублей по знакомству, 2000 – через третьих лиц. В автомобильном Ижевске мне ответили оригинально: «От восьми до десяти билетов в Большой театр». Неужели Большой сейчас гастролирует в столице Удмуртии? – удивился было я, но потом вспомнил, что именно нарисовано на сторублевой банкноте… В Ростове-на-Дону девушка томным грудным голосом сообщила, что талончик на родине казаков тянет на полторы тысячи. («А у вас там сколько? Четыре? Оу-у, круто!») Культурный Питер отрапортовал четко и по-военному: «2500–3000, в зависимости от машины и района города».

Наконец, в Москве вожделенный талончик продается по цене от 3500

СТАТЬЯ 12.1. КОАП РФ

Управление транспортным средством, не прошедшим ГТО (в редакции Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ).

1. Управление транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра, влечет за собой наложение административного штрафа* в размере двухсот рублей и снятие государственных регистрационных знаков до устранения причины.

*Откупиться от штрафа и снятия госномеров в разных районах страны стоит от 500 до 5000 рублей. – *Прим. ред.*

до 6000 рублей. Не верите? Рекламными объявлениями на тему техосмотра обклеен каждый вагон метро в столице. Наберите в любом поисковом сервере Рунета фразу: «Помощь при техосмотре» – предложений множество. На одном из таких сайтов важное разъяснение: «Талоны техосмотра делаются официально (?!) с занесением в базу данных». Естественно, за частью объявлений скрываются обыкновенные жулики, но факт остается фактом: купить талон в первопрестольной тоже не составляет труда. Вот такой театр.

ПО ТРАДИЦИИ

Проведением ГТО в современной России, продолжая традиции СССР, занимались государственные органы. Время шло, парк автомобилей рос, гаишные станции осмотра уже не справлялись с потоком, и это побудило правительство РФ принять в 1998 году постановление № 880: к контролю за техническим состоянием транспорта привлекли частные станции. Однако то памятное постановление так и не заработало в полном объеме из-за противоречий КоАП и ГОСТ, поэтому на всякий случай функцию проведения ТО оставили за ГИБДД. Отсутствие у частников возможности проверить автомобиль на угон стало еще одним доводом в пользу «милицейского» осмотра.

Второй звонок прозвенел в 2003 году. Под нажимом ряда депутатов Госдумы и правозащитных организаций правительство страны признало осуществление ГИБДД технического контроля избыточной функцией государственного регулирования!

В ответ на это глава Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России Виктор Кирьянов тогда заявил, что лично он против передачи функций, связанных с техосмотром автомобилей, частным структурам; причины – см. выше. И добавил, что «этот вопрос неоднократно рассматривался, есть уже соответствующее постановление правительства от 1998 года. Вместе с тем ничто не мешает инвесторам, представителям бизнеса совместно с сотрудниками ГИБДД создавать условия для осуществления техосмотра, и такая работа проводится». Главным итогом этих «усилий», по крайней мере в Москве, стало круглосуточное функционирование некоторых пунктов осмотра транспорта. Плюс предварительная запись по телефону. И всё.

ОКНО В ЕВРОПЕ

На некоторое время отвлечемся от проблем в родном отечестве и перенесемся в Европу. Как там обстоят дела с ТО? Контроль за техсостоянием автотранспортных средств в большинстве стран мира – прерогатива не дорожной полиции, а частных структур, объединенных под эгидой национальных минтрансов.

Например, во Франции этим делом заняты пять независимых коммерческих компаний. В их функции входит проведение техосмотра, а вот контроль за его своевременным прохождением – за полицией. Французские компании, кстати, лишь диагностируют авто с использованием средств инструментального контроля, но – никакого ремонта! Такое ограничение введено для того, чтобы сотрудники станции не принуждали клиентов ремонтировать свои машины у них, ведь человеку, не разбирающемуся в технике, можно наплести с три короба и заменить уйму узлов и деталей – мол, иначе автомобиль ТО не пройдет! (Этот аргумент используется и в нашей стране, когда милиционеры хотят объяснить, почему не передают ТО частникам.)

В Швеции организация техосмотра немного иная. Там работает одна компания (в состав ее акционеров входит государство), но требования те же. Автомобили, не прошедшие техосмотр с первого раза, не отправят на штрафплощадку. Владельцу дают месяц на устранение технических неисправностей и повторное прохождение процедуры. Если это не удастся и во второй раз, машину арестуют.

В Швеции и большинстве стран Европы данные о техосмотре всех автомобилей внесены в компьютерную базу. Любой полицейский может посмотреть, каково техническое состояние той или



Система техосмотра себя скомпрометировала и превратилась в куплю-продажу талонов.

МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ

Вячеслав Лысаков, лидер движения автомобилистов «Свобода выбора»:
«Владелец сам обязан следить за состоянием автомобиля. Я считаю, что необходимо предусмотреть большую ответственность по отношению к водителю, если он виновен в ДТП, причина которого – неудовлетворительное техсостояние машины. На ГИБДД в этом случае надеяться нечего, ведь нет у них специалистов по техническому контролю. На мой взгляд, СТО и сам водитель – лучшие контролеры исправности всех систем машины; другое дело, что компетентных сервисов в стране не так много. Мы ездим по поговорке «Хороший стук себя проявит». Так вот, не надо ждать его, надо заниматься профилактикой».

Виктор Плескачевский, депутат Государственной думы РФ, председатель комитета по собственности:
«Гостехосмотр в таком виде, как сейчас, – это очень плохо. Мы еще три года назад инициировали закон о передаче техосмотра частным лицам, но его завернули. Функцию организации и проведения периодического технического осмотра автотранспортных средств нужно передать профессиональным саморегулируемым организациям, которые будут выдавать аккредитацию тем компаниям, что займутся непосредственно техосмотром. Такие организации объединят представителей двух профессий – экспертов по диагностике, оценивающих техническое состояние автомобиля, и экспертов-техников, чья деятельность регламентирована Законом об ОСАГО. В МВД пока молчат. Кстати, они признались, что при прохождении гостехосмотра выявляется всего 3% автомашин, числящихся в угоне. Так стоит ли цепляться за эту функцию?»

Леонид Сапожников, главный редактор журнала «За рулем – Украина»:
«Увы, ситуация с ГТО в Украине примерно схожа с российской. По Киеву разъезжают достаточно дорогие иномарки, у которых не горят стоп-сигналы. Это не говорит о том, что в стране нет хороших станций ТО, просто никому это не нужно. ДАІ у нас собирались реформировать, но, видимо, передумали. Не до того. Неофициальная такса за талон ГТО в Киеве – 20 долларов. В последнее время заговорили о появлении альтернативного варианта для получения талона, без участия ДАІ, но его механизм четко еще не прописан. В этом смысле ситуация у вас и у нас одинаково печальная».

иной машины (в нашей стране об этом приходится только мечтать.) В Германии техосмотр проводят две компании – TUV и DEKRA. Когда-то они были государственными, теперь – акционерные общества. В Англии техосмотром также занимаются частные фирмы, в Италии – как частные, так и государственные структуры. Транспорта на учете там не меньше нашего, и ничего, как-то обходятся…

А СУДЬИ КТО?

У руководства ГИБДД идея доверить ТО частным фирмам понимания никогда не находила. «Если передать техосмотр в руки негосударственных структур, то ситуация с криминальными машинами резко обострится», – уверен заместитель начальника ДОБДД генерал-майор Владимир Швецов. Мотивация проста: при проведении техосмотра государство получает данные о количестве имеющихся транспортных средств, о марках машин, а также об их техническом состоянии. Помимо этого, во время ТО обновляется статистика транспорта, зарезервированного для нужд обороны, на всякий пожарный случай – речь идет о грузовиках и вседорожниках. Ну в самом деле, не доверять же коммерсантам учет «уазиков»!

Емкость этого рынка несложно подсчитать. При легковом парке в 30 млн. автомобилей (почти) и средней цене талончика 2 тыс. руб. получается 60 млрд. руб. в год (при допущении, что каждая машина проходит осмотр раз в два года). Кто откажется от таких доходов добровольно? Никто!

Поэтому единственный способ изменить ситуацию таков: правительство должно волевым решением передать эту функцию другим организациям. Естественно, не любым сервисам, а только сертифицированным, имеющим оборудование. И предварительно четко разделить их на те, которые диагностируют авто при техосмотре, и те, которые проводят обслуживание и плановый ремонт. Естественно, нужно создать единую компьютерную базу и предусмотреть в случае ДТП ответственность тех, кто проверял состояние машины и разрешил ее эксплуатировать.

Пока же официальная статистика говорит о том, что на совести техники от 1 до 4% всех ДТП, фиксируемых в России. По неофициальным же данным, эта цифра колеблется в районе 10–15%. Значит, вопрос о том, каким должен быть техосмотр, по-прежнему открыт. ЗР



Право на место

Власти Москвы отменили платные парковки на дорогах. Насколько такая мера улучшила ситуацию в городе, взялся проверить Андрей Морозов. Фото: Константин Якубов.

12.30. Тверская улица. У «Елисеевского».

– Вон-вон, справа дырочка!.. Эх, опять проскочили, – досадует фотограф. Мы уже полчаса пытаемся найти место, куда приткнуть машину в районе Пушкинской площади…

Десятого сентября с улиц Москвы исчезли дорожные знаки «Платная парковка». А вместе со знаками – услужливые хлопцы в лимонных жилетках, собирающие деньги за парковку машины по часовому тарифу. Как же мы, водители, на них злились! Эти мошенники (в прямом, уголовном смысле слова) вечно норовили содрать 100 рублей за час вместо положенных сорока.

Заплатив, ты получал гарантированное место. Хоть напротив Моссовета, хоть перед кинотеатром «Пушкинский». Подъехал, сунул в лапу стольник – и встал прямо у входа в нужное здание. Пижонство? Сервис! Женщинам можно было не возиться зимой с переобуванием – пару метров тротуара в красивых вечерних туфлях можно преодолеть в любую погоду.

13.00. Улица Чехова. Около «Ленкома». Здоровенный детина в спецодежде лениво переставляет столбики с надписью «Клуб «Европа».

– Командир, можно встать на часик?

– Вы в наш клуб?

– Нет, в ресторан у «Ленкома».

– Извините, тут только для членов клуба.

По словам гендиректора ГУП «Городская служба платных парковок» Игоря Хохалева, все договоры с операторами, взимавшими плату за парковочные услуги, расторгнуты. Он предупредил, что, если кто-либо подойдет к автовладельцу с требованием заплатить за стоянку, такое обращение заведомо незаконно и подпадает под статью «Мошенничество».

Так что же произошло? Неужели правительство Москвы услышало жалобы на поборы и хамство парковщиков? Увы, все значительно проще. Оказалось, эта самая служба платных парковок… просто не в состоянии подобрать честных работников, которые сдавали бы наши деньги в казну города, не сумела создать работающую на бюджет систему. По отчетам службы выходило, что, скажем, на платной парковке на Пушкинской площади за день останавливалось с десяток машин, да и то каждая не более чем на полчаса. Город, как вы понимаете, терпел колоссальные убытки, собранных денег не хватало даже на зарплату сотрудников!

13.30. Тверская улица. Напротив «Елисеевского».

Счастье! Прямо там, где нам надо встать, – дырка. Но не успеваю я вывернуть руль, как с тротуара сходит некто суровый, в руке – рация. Даже ничего не говорит и не объясняет – просто стоит на асфальте.

Спустя пять минут к «нашей» дырочке подъезжает лимузин, с заднего сиденья выходит солидный господин. А тот, кто стоял на парковочном месте, сопровождает его к дверям офиса. Все ясно: охранник столбил место, которое займет машина босса. Раньше эту функцию выполнял мошенник, то есть парковщик. Теперь охранник…

Итак, правительство Москвы приняло Соломоново решение: городские придорожные парковки закрыть. Сделано это было решительно и быстро. Правда, осталось немало желающих собирать деньги за несколько квадратных метров городской площади – видимо, из числа бывших парковщиков, а ныне безработных. С ними обошлись жестко. Как рассказал первый заместитель главы правительства Москвы Петр Бирюков, только за первые две недели милиция поймала более 400 мошенников, требовавших деньги с водителей. Десять мобильных групп милиционеров по пять – семь человек вылавливали лжепарковщиков на столичных стоянках, теперь уже бесплатных. Если к водителю подойдет человек и потребует денег за парковку, знайте: он мошенник. Сразу звоните по телефону «горячей линии»: (495) 609-29-93.

14.00 Страстной бульвар. Площадка перед «Макдоналдсом».

С невероятным удивлением обнаруживаем прямо напротив ресторана быстрого питания изрядное количество парковочных мест. Вроде бы надо радоваться. Но если задуматься, понимаешь, что действия правительства Москвы абсолютно непродуманны. Ведь смысл экономического инструмента «платная парковка» заключается не только в том, чтобы кто-то (в нашем случае город) мог заработать много денег. Смысл в том, чтобы организовать оптимальную парковку. А также в том, чтобы убедить людей не приезжать в центр на личных авто на целый день. Пример: я работаю в офисе в центре; когда парковка напротив стоила 40 рублей в час, отдавать 320 рублей за рабочий день было очень накладно, предпочитал ездить на работу на метро. А теперь я могу найти бесплатное место в начале рабочего дня и моя машина будет стоять там до вечера, затрудняя движение на перегруженных улицах.

14.45. Садовое кольцо. Район станции метро «Красные ворота»

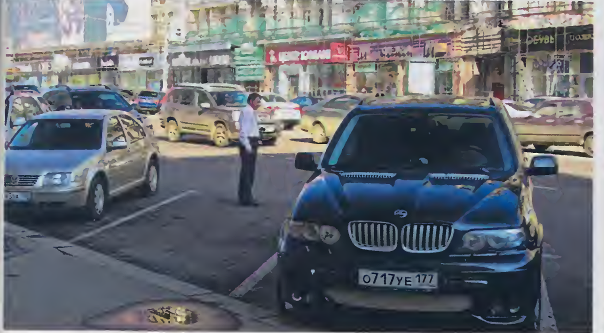
Мы наконец обнаружили платную парковку! Единственную (на начало осени) в городе. Площадка на 30–40 автомобилей, огороженная заборчиком, оборудована шлагбаумом и паркоматами. Но смысла заезжать на нее нет – вокруг полным-полно мест для бесплатной парковки.

Остается сделать краткие выводы. На город, где в скором времени будет зарегистрирован четырехмилионный автомобиль, власти выделили аж 15 (пятнадцать!) площадок, где можно оставить машину под присмотром. С калькулятором в руках попробуйте подсчитать вероятность попадания на такую парковку.

И самое главное: улицы и площади Москвы давно уже перегорожены всевозможными заборчиками, решеточками, конусами, лишающими простого водителя той самой бесплатной парковки, о которой с гордостью докладывают городские власти. Каждый офис (ресторан, казино и т.д.) пытается таким образом защитить места для своих сотрудников (клиентов, гостей и т.д.). По всей видимости, число таких «приватизированных» обочин будет множиться.

Можно и нужно бороться уже с заборами, цепями и столбиками (как это сделать, мы писали в ЗР, 2007, № 9). Надеемся, к борьбе подключатся и чиновники из мэрии. Но разгрузку центра города, равно как и реализацию права гражданина приехать и оставить машину на время (пусть за деньги), это не обеспечит. Думать надо… **ЗР**

Вместо столбиков, конусов и решеток для резервирования места можно использовать человека.



Дело о прожорливом «Каренсе»

Покупая новый автомобиль, хочется верить, что сервис придется посещать только в дни плановых ТО. Увы, радужные надежды сбываются не всегда. Очередное дело рассматривает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Николай Б. машину выбирал долго. Искал вместительную, чтобы с комфортом путешествовать всей семьей. В конце концов остановил выбор на минивэне «КИА-Каренс». Просторный салон, удобная посадка, мягкая подвеска.

В столичном автосалоне «Восток-Авто» нашелся «Каренс» в нужной комплектации. А сверх того Николая уговорили на магнитолу и сигнализацию. Опции дорогие, но менеджер настоятельно предупредил: машину снимут с гарантии, если «музыку» и охранную сигнализацию установить в другом месте. По закону «О защите прав потребителей» это совсем не так, но дилеры продолжают морочить голову покупателям. В результате к цене автомобиля (620 тыс. руб.) добавилось еще 35 тысяч. Но главное – наш герой уехал на своей новой машине!

ПРОПАЛИ МАСЛОСЪЕМНЫЕ КОЛЬЦА

Первый тревожный сигнал раздался буквально через месяц: магнитола начала самопроизвольно выключаться, а затем и вовсе умолкла. Как раз подошел срок первого ТО, и Николай пожаловался на забарахлившую «музыку». Магнитолу сняли «на диагностику». Надо так надо. Четыре месяца хозяин регулярно звонил в сервис: что с магнитолой? Его успокаивали: не волнуйтесь, она на диагностике! Видимо, в серьезном учреждении, а может, на далекой исторической родине – в сервисе никак не могли объяснить причину столь долгого ремонта. Но бог с ней, с музыкой, тем более что появилась куда большая неприятность. Николай заметил, что двигатель стал подъедать масло – около 1 л на 1000 км. Хозяин сдал покупку в гарантийный ремонт, указав дефект: «Авто потребляет много масла».

И эту заявку изучали детально – целый месяц! Наконец Б. позвонили: машину можно забрать. «Не волнуйтесь, больше никаких проблем не возникнет!» – заверили его. На вопрос, в чем была причина столь высокого аппетита двигателя, мастер ответил: «На поршнях не оказалось (?!) маслосъемных колец (*ни больше ни меньше!* – С.С.). Но их уже поставили, и теперь-то точно все будет хорошо».

Действительно, почти неделю Николай ездил без тревог, а затем масло вновь стало исчезать! Работники техцентра долго совещались и вынесли вердикт: случай гарантийный, но серьезный, на ремонт уйдет не меньше трех месяцев... Значит, по прошествии всего четырех месяцев с момента покупки, из которых один машина уже отстояла в ремонте, ее предстоит лишиться еще на три месяца, причем без гарантии, что дефект найдут и устранят. Б. справедливо посчитал, что такой автомобиль ему не нужен, и написал претензию, требуя расторжения до-



Рисунок Ольги Громовой

говора. Через две недели один из руководителей вышеупомянутого автосалона вышел на связь и попросил предоставить машину для проведения экспертизы.

ОПЫТНЫМ ПУТЕМ

Суть экспертизы состояла в том, что в двигателе поменяли масло, опечатали сливные и заливные пробки и щуп, после чего рекомендовали проехать 400 км и замерить расход. Завершить тест не удалось: загорелась аварийная лампа давления масла. «Каренс» вернулся в «Восток-Авто» на эвакуаторе. Контрольные замеры показали: в двигателе осталось всего 0,32 л масла – за 400 км он съел почти все! «Говорить о негодности автомобиля пока преждевременно, ведь перерасход масла не является существенным недостатком», – безапелляционно заявил инженер по гарантии, попросив оставить машину для дополнительной диагностики. Ничего ведь не стучит! Об этом даже письмо составили за подписью директора. В нем и дополнительную экспертизу предложили. Она состоялась в неясном – без маслосъемных колец, в результате чего расход масла резко превышает допустимые пределы: почти 6 л на 1000 км! В ходе ремонта недостаток устранен не был. Кроме того, мы обратили внимание на несовершенство экспертизы: машину проверяли в щадящем режиме, а не в реальном и оценивали по Нормам расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте – документу, не имеющему никакого отношения к определению допустимого расхода масла при оценке ее технического состояния.

Суд с этой позицией согласился и назначил судебную экспертизу в НАМИ. А там установили: признаков нарушения условий эксплуатации не обнаружено; утечка масла в местах соединения деталей двигателя не установлена. Неужто масло испаряется? Нет, все намного проще. Причиной повышенного расхода стало «попадание масла в камеру сгорания», то есть угар. И еще было отмечено, что исследование, проведенное специалистом ООО «ИНТЭКС-А», «не может отражать

Покупатель потерял полтора года, продавец – заметную сумму. А всего-то нужно было проявить уважение к клиенту. От этого в конечном итоге выигрывают обе стороны.

коем ООО «ИНТЭКС-А», действующем под крылом Московского автомобильно-дорожного института. Николай вместе с экспертом проехал 240 км по МКАД в щадящем режиме, после чего тот произвел какие-то сложные расчеты и пришел к выводу: расход на 1000 км составляет 0,83 л. А это, дескать, «в рамках нормативных требований». Никаких нарушений нет.

Николай обратился в редакцию: ничего не оставалось, как подготовить исковое заявление в суд. В это время Б. позвонили из сервиса: можете забрать из ремонта магнитолу. Это было похоже на издевательство: после шести месяцев тишины предлагают наслаждаться музыкой! Только вот машина не на ходу…

ПРЕДЪЯВИТЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА

Исковое заявление направили в Лыткаринский суд Московской области. В нем содержалось требование о расторжении договора и возврате денежных средств. Представители «Восток-Авто» не соглашались: мол, расход масла укладывается в нормы завода-изготовителя и заключение эксперта ООО «ИНТЭКС-А» подтверждает это. Наша позиция заключалась в том, что «Каренс» был изначально продан с изъобъективную картину расхода масла автомобилем, так как проведено с использованием ненадлежащих документов и в неправильных условиях». Мы были правы.

Изучив все доказательства, суд обязал «Восток-Авто» вернуть Б. сумму, уплаченную за автомобиль, неустойку за просрочку требований о расторжении договора, расходы по оплате экспертизы. Всего суд обязал ООО «Восток-Авто» выплатить чуть больше миллиона рублей (при стоимости автомобиля 620 тыс. руб.). Дополнительно в доход государства взыскали штраф в размере 540 тыс. руб.

Ответчики направили жалобу в Московский областной суд. Там сумму неустойки снизили с 341 до 100 тыс. руб.; остальная часть решения осталась в силе.

Через полтора года судебных разбирательств потребитель отстоял свое право на достойную компенсацию. Автосалон же получил урок (который, будем надеяться, пойдет на пользу не только ему): к потребителям надо относиться с уважением, исполнять их законные требования. Если бы руководители «Восток-Авто» исходили из этого и попытались решить проблему квалифицированно и честно, выиграл бы не только клиент, но и дилер. ЗР



ГИБДД: регламентом по очередям

Попытка поставить автомобиль на учет и получить регистрационные знаки зачастую превращается в кошмар. Очереди, отсутствие информации, работники МРЭО порой относятся к водителям, как к личным врагам… Такая система породила теневые структуры, с помощью которых (естественно, за деньги) можно получить номера, даже не посещая отдел ГИБДД. В руководстве МВД решили кардинально изменить ситуацию и разработали для этого специальный документ. Его суть раскрывает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Ознакомиться с новым административным регламентом можно на интернет-сайте министерства. Там, помимо описания процедуры постановки или снятия с учета, подробно изложено, сколько времени может затратить инспектор ГИБДД на совершение тех или иных операций, а также приведен алгоритм действий автовладельцев. По информации, полученной в ГИБДД РФ, принять административный регламент планируют в конце ноября, а уже в декабре все мы сможем регистрировать машины или снимать их с учета по новым правилам. Чтобы автомобилисты могли отслеживать соблюдение чиновниками установленного режима, административный регламент в обязательном порядке будет вывешен для обозрения в подразделении ГИБДД. Кроме того, информация должна быть продублирована на интернет-сайтах всех подразделений (ура, значит, будут и такие!). Как же планируется улучшить жизнь автомобилистов?

СТРОГО ПО МИНУТАМ

На телефонную консультацию отводится не более 5 минут. Подробную, продолжительностью в 20 минут, консультацию предлагается получить уже в отделе ГИБДД. Чтобы не стоять в очереди, предлагается заранее записаться на снятие или постановку машины на учет по телефону. Ожидание приема по предварительной записи лимитировано 30 минутами. Как только подойдет очередь, владельца вызовут к инспектору – по громкой связи или с помощью светового табло. Очень удобно: теперь не придется спрашивать, кто крайний. На проверку сданных документов выделяется тоже не более получаса. За это время сотрудник регистрационного подразделения по компьютерным базам данных удостоверится в их подлинности, уточнит, не были ли они украдены. К сожалению, не во всех подразделениях ГИБДД есть компьютерные базы, в этом случае проверка может затянуться на час. Если у инспектора возникнут подозрения, он вправе назначить дополнительную проверку (срок – до 30 дней).

Если все в норме, владелец, получив пакет документов, отправляется с машиной на площадку осмотра. Максимум через 15 минут инспектор должен осмотреть автомобиль. На проверку нового отводится 10 минут, если же инспектору необходимо использовать специальные приборы (например, машина старая и невозможно прочитать номер кузова или двигателя), то операция может затянуться до 20 минут. И все, можно получать знаки и бумаги.

Правда, перед тем как поставить отметки в регистрационных документах, сотрудник ГАИ в течение 5 минут проверит, уплачены ли необходимые сборы. После этого пакет документов направляется руководителю отдела (или его заместителю), который быстренько, за 10 минут, сделает контрольную проверку и поставит подпись. Дальше паспортист оформляет свидетельство о регистрации, делает необходимые отметки в паспорте транспортного средства и выдает регистрационные знаки. Либо аннулирует ранее выданное свидетельство, забирает номера и делает запись в ПТС о снятии с учета. На это процедуру отводится от 5 до 13 минут. Таким образом, чтобы поставить или снять автомобиль с учета, потребуется не более 3 часов!

НАВЕДЕНИЕ ПОРЯДКА

Автовладельцы теперь четко будут знать, сколько времени уйдет на регистрационные формальности и, надеемся, перестанут терять драгоценное время в очередях. Сотрудники ГИБДД наконец-то наладят работу подразделений, что, в свою очередь, положительно повлияет на отношение к этой службе.

Но на самом деле не очень верится, что с завтрашнего дня все МРЭО и ОТОРы заработают как часы. И что делать тому, кто вместо прописанных 3 часов снова просидел в ГАИ целый день? Конечно, обращаться с жалобой – на имя начальника этого отдела или в вы-

Возможно, уже с 1 декабря зарегистрировать автомобиль в ГИБДД или снять его с учета удастся максимум за 3 часа.

шестоящее подразделение ГИБДД. Правда, не совсем понятно, как доказать, что инспектор вместо отведенных 10 минут 3 часа занимался своими (или чужими!) делами. И что ему за это будет? В регламенте на эту тему ни слова. Видимо, в МВД уверены, что правила станут выполнять неукоснительно. Остается надеяться, что так и случится, а процедура постановки на учет перестанет напоминать кошмарный сон. **ЗР**

Как поставить автомобиль на учет

ЗАЯВИТЕЛЬ
подача документов

↓

Ожидание в очереди (до 30 минут)

↓

ГОСИНСПЕКТОР,
(прием заявления, проверка документов до 30 мин. и автовладельца 5 мин. по учетам и базам), если нет компьютерной базы, ожидание до 1 часа

→ Возврат заявления с документами в случаях: если предоставлены не все документы, если документы оформлены неправильно (→ ЗАЯВИТЕЛЬ)

↓

Ожидание осмотра транспортного средства до 15 мин.

↓

Осмотр автомобиля, проверка подлинности номерных агрегатов 10–20 мин.

↓

Проверка оплаты платежей 5 мин.

↓

Начальник подразделения
(принимает решение о регистрации либо отказе) до 10 мин.

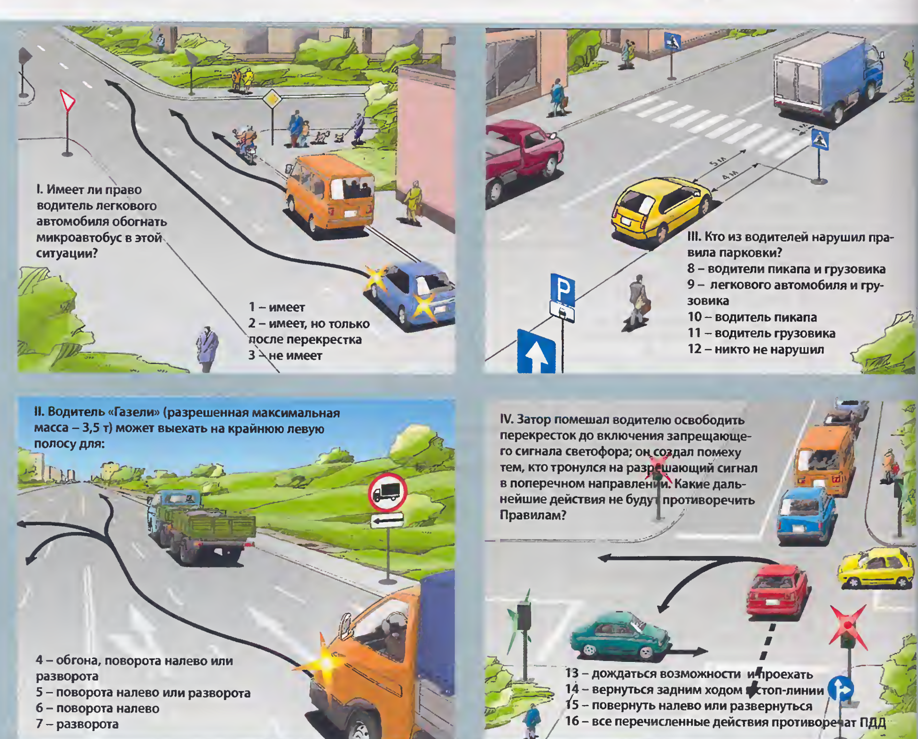
→ Письменный отказ на заявлении (→ ЗАЯВИТЕЛЬ)

↓

ГОСИНСПЕКТОР, паспортист
(оформление регистрационных документов, выдача документов и регистрационных знаков) от 5 до 13 мин.

Идешь на обгон – помни закон!

Трудные времена настают для нашего брата-автомобилиста. Государство в лице ГИБДД изо всех сил пытается заставить водителей ездить по правилам. Ко всем прошлым мерам воздействия добавляются новые и новые, но воз и ныне там. Вместо того чтобы снизить па-



нуться, чтобы освободить перекресток, не разрешает знак 4.1.4 «Движение прямо и направо». Сдавать задним ходом на перекрестке также запрещено (пункт 8.12 ПДД). Остается дождаться, когда продвинутся скопившиеся впереди машины. Водителям, движущимся в поперечном направлении, надо помнить, что пункт 13.8 Правил требует уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток.

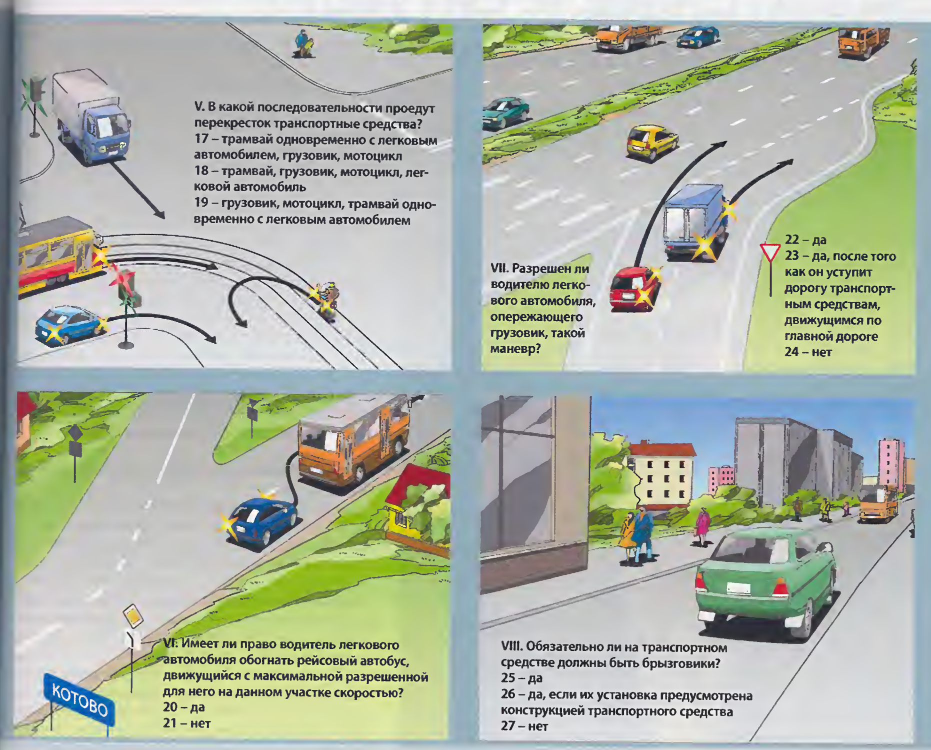
V. Водители трамвая и легкового автомобиля, двигаясь в направлении стрелки, включенной одновременно с красным сигналом светофора, должны уступить дорогу ТС, движущимся с других направлений (пункт 13.5 ПДД). Мотоциклист, разворачиваясь, должен предоставить приоритет грузовику, движущемуся со встречного направления прямо (пункт 13.4 ПДД).

VI. Синий фон знака 5.25 «Начало населенного пункта» означает, что на данной дороге не действуют требования Правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах. Однако это правило теряет силу, как только ТС съезжают с этой дороги на примыкающую. Поскольку согласно пункту 10.2 ПДД в населенных пунктах установлено единое для всех ТС ограничение скорости (60 км/ч), обгон автобуса невозможен.

VII. Пункт 8.10 ПДД предписывает, что при наличии в месте въезда на дорогу полосы разгона водитель должен двигаться по ней и перестраиваться на соседнюю полосу, уступая путь транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

VIII. Пункт 7.5 Приложения к Основным положениям по допуску ТС к эксплуатации запрещает эксплуатировать транспортное средство, на котором отсутствуют предусмотренные его конструкцией брызговики.

кал борьбы на «светофорных гонках» личным примером, граждане принялись делиться секретами ухода от видеокамеры путем маскировки номерных знаков слоем грязи и т. п. «Врешь, не возьмешь!» – говорят они и упрямо идут на обгон очередного тихоходного «чайника» по встречной полосе (не все, конечно). Есть и другая крайность: даже при идеальных дорожных условиях автомобилисты часто не спешат обгонять попутный транспорт. А ну как из-за кустов (высокого забора, автобусной остановки, припаркованного грузовика) выбежит страж порядка? Может ли по закону легковой автомобиль обгонять микроавтобус в ситуации, описанной в задаче № 1? Ее прислал наш читатель А. Журбин из Красноярска, остальные задания подготовил Дмитрий Митрошин. Рисунки: Станислав Ильинский.



V. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?
17 – трамвай одновременно с легковым автомобилем, грузовик, мотоцикл
18 – трамвай, грузовик, мотоцикл, легковой автомобиль
19 – грузовик, мотоцикл, трамвай одновременно с легковым автомобилем

VII. Разрешен ли водителю легкового автомобиля, опережающего грузовик, такой маневр?
22 – да
23 – да, после того как он уступит дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге
24 – нет

VI. Имеет ли право водитель легкового автомобиля обгонять рейсовый автобус, движущийся с максимальной разрешенной для него на данном участке скоростью?
20 – да
21 – нет

VIII. Обязательно ли на транспортном средстве должны быть брызговики?
25 – да
26 – да, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства
27 – нет

Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 1, 5, 12, 13, 19, 21, 24, 26

I. Пункт 11.5 ПДД запрещает обгонять транспортное средство, производящее обгон или объезд. Однако данный маневр микроавтобуса обгоном не считается, поскольку выполняется в пределах одной полосы движения (см. определение термина «Обгон» в пункте 1.2 ПДД). Обгон на нерегулируемом перекрестке при движении по главной дороге не запрещен.

II. Пункт 9.4 Правил разрешает водителям грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 2,5 т выезжать на крайнюю левую полосу дорог, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, только для поворота налево или разворота. Знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с дополнительной табличкой 8.3.2, указывающей направление действия знака, распространяется только на грузовые автомобили и автопоезда с разрешенной максимальной массой более 3,5 т.

III. Знак 6.4 «Место стоянки» и дополнительная табличка 8.6.1 под ним указывают способ постановки всех ТС на стоянку (Приложение 1 к ПДД). Однако это не препятствует стоянке и на левой стороне дороги при условии соблюдения всех правил. При этом согласно пункту 12.5 Правил стоянка запрещена на пешеходном переходе и ближе 5 м перед ним. За переходом останавливаться можно.

IV. Безусловно, водитель уже нарушил требование пункта 13.2 Правил, запрещающего выезжать на перекресток, если образовался затор, который вынудит его остановиться, создав препятствие для движения в поперечном направлении. Однако повернуть или развер-

Всемирный автосалон в Париже – это обилие ярких премьер, отчетливая тенденция к поиску альтернативных видов топлива, программные новинки фирм, обеспокоенность кризисом, желание удивить и удивиться… Обо всем этом – в интервью главного редактора Петра Меньших с руководителями крупнейших компаний.

Вадим Швецов: Ситуация открывает новые возможности

Вадим Аркадьевич Швецов, генеральный директор ОАО «Соллерс». Родился в 1967 году в Череповце. Окончил Московский институт стали и сплавов, в 2001-м получил степень MBA в университете Нортумбрия (Великобритания). Свою карьеру начал на Череповецком металлургическом комбинате. С весны 2002 года – генеральный директор ОАО «Северсталь-Авто» (с 2008-го – ОАО «Соллерс»).



– В ситуации прогрессирующего экономического кризиса есть ли у вас силы и средства продолжать развитие бизнеса? Может быть, стоит остановиться на время и переждать?

– Нет. Я считаю, что именно сейчас нужно максимально быстро развивать бизнес. Сложившаяся ситуация открывает новые возможности. Кризисы – обычное явление, они случаются каждые десять лет, просто люди уже успели об этом забыть. Сейчас происходит своеобразный естественный отбор, когда выживает сильнейший. Начинается испытание стратегий и личностей руководителей.

– Какова актуальная стратегия компании «Соллерс»?

– У нас два ключевых направления. Через марку УАЗ хотим реализовать концепцию больших утилитарных вседорожников. Также, учитывая растущую роль сегмента доступных массовому потребителю автомобилей, в рамках узовской линейки моделей собираемся создать бюджетный продукт с внедорожным потенциалом. Это будет автомобиль с утилитарным, возможно, даже военным дизайном, напоминающий «Хантер».

В рамках УАЗа мы активно занимаемся маркетинговыми исследованиями, формируем новые наборы опций для конвейерной комплектации. Если сейчас мы предлагаем три опции, то через некоторое время их максимальное количество увеличится до двадцати – двадцати пяти.

Альтернативная стратегия – массовое производство продуктов с низкой себестоимостью и максимально привлекательных по цене, но с наименьшим различием по комплектациям.

И наш новый автомобиль «Саньён-С200» – продукт массовый. В сегодняшней ситуации необходимо выводить на рынок не единичную модель, а целое семейство.

– Российская армия все еще является вашим покупателем?

– Объем военных закупок крайне невелик и составляет в структуре совокупных продаж не более 1,5–2%. Армия – заказчик не коммерческий, а стра-



тегический. Это сотрудничество успешно работает на наш имидж.

Мы обеспечиваем автомобилями не только армию, но и многочисленные госслужбы, сотрудникам которых приходится работать в труднодоступных районах и в тяжелых условиях. За счет этого нам обеспечен сбыт легких коммерческих автомобилей – «буханок», как их окрестили.

– Как развиваются отношения с производителями компонентов? С учетом роста числа опций на УАЗах этот вопрос становится особенно важным...

– Производители компонентов охотно идут туда, где есть большой объем. У нас есть опыт привлечения корейских поставщиков в Россию. Так, мы наладили сотрудничество УАЗа с корейскими производителями коробок и сидений, заинтересовав их именно большими заказами, выгодными с точки зрения сокращения издержек. Причем большинство опций будут одинаковые для УАЗа и для моделей «Саньён».

Например, нам очень понравились опции пикапа «Актион», и корейские поставщики разработали подобный набор для пикапа на базе «Патриота». Причем сохранили высокое качество изделий, не доступное российским производителям.

– Как складываются ваши отношения с ГАЗом – вы продолжаете поставлять ему моторы? Есть ли планы расширения производства на ЗМЗ?

– Да, наметили в следующем году существенно расширить производство. Сейчас заканчивается монтаж оборудования, во второй половине 2009 года запустим конвейер по производству 100 тысяч дизельных двигателей в год. Могли бы запустить и раньше, но оборудование весьма сложное и требует проведения продолжительных тестов. Производить будем один из самых современных дизелей – 1А. Двигатель разработан на совместном с концерном ФИАТ предприятии. Он найдет применение на легких коммерческих автомобилях и «патриотах». Уже через пять лет на 70% наших вседорожников и коммерческих автомобилей будет стоять дизельный мотор. Вместе с тем продолжаем работу по адаптации бензиновых двигателей, в частности ЗМЗ-406, к нормам Евро IV. Есть интересный проект по доработке нашего бензинового мотора для «ФИАТ-Дукато» – этот автомобиль популярен у россиян.

– Есть ли планы покупки Ульяновского моторного завода?

– Пока нет. Мы закупаем двигатели по соглашению с ГАЗом. В этой ситуации не хотелось бы нарушать существующий финансово-экономический и структурный баланс, который нас вполне устраивает. Это в основном двигатели для старого модельного ряда.

– А почему бы российским производителям не объединиться, чтобы производить 1,5 миллиона автомобилей на одной платформе?

– Жесткая конкурентная среда не позволит нам этого сделать. Чтобы подобное получилось, необходимо закрыть внутренний рынок таможенными пошлинами, как сделано, например, в Китае.

Компактный вседорожник «Саньён-С200» в будущем пополнит модельный ряд компании.

Филипп Спендер: В каждой «Мазде» можно найти спортивные нотки

Филипп Спендер (Philip G. Spender) – директор и заместитель вице-президента компании «Мазда». Родился в 1954 году. Инженер по образованию, с 1975-го в компании «Форд». В январе 2007 года занял пост главного операционного директора китайского подразделения «Форд». С июня 2008-го – директор и заместитель исполнительного вице-президента компании «Мазда».



– «За рулем», один из старейших российских журналов, в этом году отмечает 80-летие. Нас читают поколениями, и, что приятно, среди читателей все больше молодых. Поэтому первый вопрос: почему все подруги моей дочери мечтают о «Мазде»?

– Дело, скорее всего, в концепции «Зум-зум», которая нашла правильный отклик у потенциальных покупателей. В ее основе лежит эмоциональная передача детского восторга от поездки на машине. Среагировав на слоган, покупатель обращает внимание на самобытный дизайн – логическое продолжение линии, начало которой дал «Зум-зум». Это подкрепляется особенными ощущениями от вождения. Вся цепочка рождает у клиента систему притягательных ассоциаций с нашим брендом.

– «Мазда» и ее слоган уже неразделимы. Как появилась концепция «Зум-зум»?

– Я могу вам это сказать точно, поскольку присутствовал на запуске нашей новой концепции «Зум-зум» на Токийском автосалоне в 1998 году. Целью было сделать марку «Мазда» более заметной на фоне конкурентов. «Мазда-6», вышедшая в 2002 году, стала первым продуктом, созданным по новой концепции. Новая «Мазда-6» – уже второе поколение концепции «Зум-зум». А сейчас на стенде вы можете наблюдать третье – концепткар «Киора». Были проведены исследования, которые установили, что «Зум-зум» является наиболее узнаваемым и запоминаемым автомобильным слоганом, особенно в России. И сейчас, когда ситуация в автомобильном мире весьма непростая, «Мазда» именно за счет удачного позиционирования и философии «Зум-зум» продолжает развиваться.

– «Мазда» первой решила использовать Транссиб для доставки автомобилей. А что выиграет покупатель – станут ли очереди на «Мазду» короче?

– Конечно, ведь теперь время в пути значительно сократится. Пока очереди на некоторые модели «Мазды» сохраняются, но в долгосрочной перспективе, благодаря правильно выбранной российскими дилерами стратегии развития клиентской сети, спрос на наши автомобили будет полностью удовлетворен.



Руководство компании осознает важность и высокие возможности российского рынка; сейчас для нас он занимает четвертое место в мире (следом за США, Японией и Китаем).

– Понимаю, что сегодня вы больше работаете как маркетолог, но хотел бы задать вам вопрос как инженеру. В одном из интервью российской прессе вы сказали, что у дизелей нет будущего…

– Меня не совсем правильно поняли. Дизельная технология в целом очень востребована, у нее хорошие перспективы. И наша компания вкладывает серьезные средства в ее развитие. Однако в свете недавнего скачка цен на дизельное топливо в Европе экономическая выгода от эксплуатации таких двигателей становится не столь очевидной. Помимо этого, самым серьезным вызовом дизельной концепции становится необходимость ее адаптации под перспективные нормы выбросов Евро VI и VII. Внедрить экологичные технологии обойдется дороже, чем разработать и запустить в производство небольшой бензиновый мотор. И я считаю, что в этом отношении у бензинового двигателя больше возможностей для развития. Например, экономичность нового поколения наших бензиновых моторов удалось повысить на 30%, а выбросы CO_2 снизить на 25%.

– Собираетесь ли расширять линейку спортивных моделей?

– Пока нет. В каждом автомобиле «Мазда» можно найти спортивные нотки. В этом сегменте особая ставка на MX-5. Экономический спад традиционно негативно сказывается в первую очередь на сбыте спортивных моделей. Их призвание – работа на имидж компании, демонстрация новейших технологий производителя.

– На вашем стенде представлена модель RX-8, работающая на водородном топливе. Насколько автомобиль близок к реальности?

– У этого проекта, по нашему мнению, есть будущее. Основная сложность – строительство и расширение сети водородных заправок. В нескольких скандинавских странах на государственном уровне было принято решение о переходе на водородные технологии. Местные власти занимаются исследованием и оптимизацией процессов производства водорода, его хранения. Мы собираемся опробовать свой проект в Норвегии, где будет построена сеть таких заправочных станций, которая протянется на 500 км вдоль основной трассы страны. Вообще, ожидаем прорыва на этом направлении в ближайшие 10 лет.

– Как мне кажется, модельный ряд «Мазды» сейчас смещается в сторону компактных моделей и кроссоверов. Это так?

– Модельный ряд постоянно развивается, однако у нас нет цели проникнуть в каждую рыночную нишу. Мы четко отслеживаем основные направления развития мировой автомобильной индустрии, а они заключаются в сокращении габаритов автомобилей и уменьшении объемов двигателя. Мы чутко реагируем на них, следуем актуальным экологическим требованиям.

В современном мире перед производителями стоит непростая задача – научиться зарабатывать на маленьких машинах. Как известно из истории автомобилестроения, пока ни одному производителю это не удавалось, все подобные проекты приносили лишь убытки. А сейчас компания «Мазда» пытается найти способ сделать производство небольших автомобилей экономически выгодным.

Роторный двигатель этой «Мазды RX-8» работает на водороде.

Томас Хауш: Ведем переговоры с российскими партнерами

Томас Хауш (Thomas Hausch) – вице-президент по международным продажам Chrysler LLC. Родился в 1965 году в Штутгарте (Германия). В 1991-м получил степень MBA в Университете Южной Калифорнии (США), а в 1993-м – инженерную степень в университете Фридерициана в Карлсруэ (Германия). С сентября 1993 года работал в «Даймлер-Бенц». В 2000-м возглавлял проект реорганизации «Крайслера». С мая 2007-го – вице-президент по международным продажам «Крайслер груп».

– Перед выставкой я неделю путешествовал по России на новом «Джипе-Чероки», проехал более 4000 км. В целом он мне понравился, однако двигатель при солидном объеме демонстрирует весьма скромные мощность и крутящий момент. С чем это связано?

– В линейке «Крайслер» семь вседорожников «Джип» и один «Додж». Каждая модель обладает специфическими потребительскими качествами. Если вам нужен мощный двигатель, мы можем предложить «Джип-Гранд Чероки SRT-8» с мотором мощностью более 400 л.с., если вы заинтересованы в покупке экономичного автомобиля, то подойдет «Джип-Компас» со средним расходом 6,5 л/100 км. У «Чероки» есть «родной брат» по платформе – «Додж-Нитро» с агрессивной внешностью и более мощным двигателем объемом 4 л; есть версия с передним приводом. Модель «Чероки» мы позиционируем как люксовый вариант полноценного внедорожника, который на ступеньку ниже «Гранд-Чероки» и «Коммандера». В нашей линейке присутствуют и легкие вседорожники – паркетники, такие как «Додж-Калибр» и «Джип-Компас», а также бескомпромиссный борец с бездорожьем «Джип-Рэнглер». Как видите, наш модельный ряд в этом сегменте настолько широк, что мы готовы предложить подходящий вариант любому покупателю.



– Нас, естественно, интересуют вопросы сотрудничества вашей компании с «Группой ГАЗ». Какая следующая модель «Крайслера» может оказаться на конвейере в Нижнем Новгороде? Говорят, это будет вседорожник...

– Чисто теоретически объединение российского производителя, имеющего в своем активе крупные мощности и устойчивую национальную поддержку, с мировым автопроизводителем, обладающим современными технологиями производства вседорожников, среднеразмерных кроссоверов, – это интересная тема. Но нужно отдельно изучить связанные с ней вопросы.

Да, мы ведем переговоры с нашими российскими партнерами, однако официально никакой информации о возможном запуске каких-либо совместных проектов не подтверждаем. Я готов лишь порассуждать с вами на эту тему. Сотрудничество может идти по тем направлениям, которым обеспечен наибольший спрос на местном рынке. Это, например, среднеразмерные и большие вседорожники, объем продаж которых устойчиво растет с каждым годом. А вот мини-вэны и пикапы не пользуются сколь-либо значительным вниманием россиян.

– Каковы ваши планы касательно развития модельного ряда компактных автомобилей? Подобное направление присутствует в вашем сотрудничестве с «Ниссаном»?

– Мы производим пикапы «Ниссан» для рынка США, а они производят для нас в Западной Европе автомобиль сегмента B – «Додж-Эмоушн». Мы также удовлетворены ростом европейских продаж моделей «Калибр» и «Джорни».

Кадзухару Ичикава: **Автомобиль не создать без участия человека**

Кадзухару Ичикава (Kazuharu Ichikawa) – генеральный менеджер по продукту «Субару мотор», куратор проекта «Форестер». Родился в Токио в 1962 году. Окончил университет по специальности «инженер-механик». Работает в компании «Субару» более 25 лет, большую их часть посвятил разработке двигателей и планированию моделей «Легаси», «Импреза» и «Форестер». Руководит проектом «Форестер» с момента запуска модели.

- Компания «Субару» за полгода увеличила продажи в России в полтора раза. Надеюсь, по итогам года рост составит 100%...

– О, спасибо за столь радужный прогноз! Российский рынок демонстрирует постоянный и стабильный рост. Чтобы увеличить продажи, необходимо лучше изучить не только рыночную ситуацию, но и страну как таковую. Пока мы не вправе сказать, что досконально знаем Россию, но постепенно узнаем ее все лучше. Для этого очень важны испытания на российских дорогах. Мы благодарны за тест «Субару-Форестер», проведенный журналом «За рулем». В частности, ваши испытатели отметили излишне мягкую подвеску. Мы весьма ответственно относимся к испытаниям, которые проводит ваш журнал, и в сжатые сроки протестировали автомобиль для осуществления необходимой доработки.

Материал журнала изучили специалисты по подвескам и пришли к выводу о необходимости внесения изменений. Проект модернизации находится в завершающей стадии, причем для финальных испытаний Москву посетит начальник департамента разработок и технологий компании «Субару». В связи с этим хотели бы пригласить сотрудника вашей редакции г-на Воскресенского принять участие в заключительных тестах новой подвески.

- Автомобили «Субару» всегда отличались превосходной управляемостью и несколько старомодным обликом. Многие мои коллеги в России считают, что в погоне за современным дизайном «Субару» в последнее время стала утрачивать индивидуальность. Изменилось ли восприятие компании на рынке?

– Действительно, отличительной чертой «Субару» является превосходная управляемость, и на этом фоне для наших клиентов все остальные критерии вторичны. Многих клиентов компания приобрела благодаря очень удачной первой модели «Легаси», и тогда же, изучая реакцию рынка, мы пришли к выводу, что покупатель хочет видеть автомобиль «Субару» самобытным, с нетрадиционным дизайном. Рынок изменился, готовность ценить автомобиль только за управляемость и спортивность уходит в прошлое. Мы выделили свои ключевые конкурентные преимущества – симметричный полный привод и оппозитный двигатель, поработали над необходимыми актуальными качествами, такими как забота об окружающей среде, комфорт, безопасность, и на этой базе создали модельный ряд, отвечающий основным требованиям рынка.



– Дизайн продолжает оставаться за кадром?

– У нас нет стремления быть на пике моды. Мы проводим исследования в разных странах, и если раньше просили оценить предложенный дизайн-проект, то сейчас задаем лишь один вопрос: «Вы купили бы этот автомобиль?». Ответ на него и есть оценка дизайна. При разработке экстерьера нового «Форестера» мы проводили опросы среди владельцев предыдущих моделей, а также автомобилей других марок. Большинство владельцев «форестеров» ответили, что предпочтут предыдущую модель, а вот хозяева машин других марок выразили готовность приобрести именно новую. Благодаря удачному дизайну удалось расширить аудиторию клиентов.

– Говорят, с чистого листа легче творить: не мешают стереотипы. А вообще, создавать автомобиль – трудное дело? Какова доля участия в нем человека?

– Могу с полной уверенностью сказать: никакие новейшие технологии не исключат человека из процесса создания автомобиля. Необходимо постоянно тестировать и доводить до совершенства характеристики машин, а это невозможно без участия высококвалифицированных специалистов.

Заграничный на треть

О том, как изменился парк иностранных автомобилей в нашей стране, – Игорь Моржаретто.

Как преданье старины глубокой, звучит цифра всего лишь семилетней давности: по состоянию на начало 2001 года доля иномарок в российском парке легковых автомобилей не превышала 15%. Рынок буквально взорвался в 2003 году, когда продажи выросли почти вдвое. К началу 2008-го доля иномарок, зарегистрированных на территории страны, составила более 30%, или 9,8 млн. машин!

Наибольшее число автомобилей иностранного производства сосредоточено в Центральном федеральном округе: 3,3 млн. шт., или более 1/3 парка легковых иномарок страны); естественно, основная часть – в Москве и Подмосковье. Второе место занимает Сибирский ФО (1,38 млн. шт.), далее идут Северо-Западный и Дальневосточный федеральные округа (1,25 и 1,23 млн. соответственно). Причем парк иномарок ДФО большей частью состоит из подержанных автомобилей, доставленных из Японии, в то время как в СЗФО он прирастает в основном за счет новых.

В последние годы сильно повлияла на возрастную структуру парка динамика продаж новых автомобилей: возраст почти 2,8 млн. зарегистрированных в России иномарок не превышает трех лет. Самый молодой состав – у китайских и корейских автомобилей, ведь они вышли на российский рынок не так уж давно. «Европейцы» (особенно представители премиум-брендов) – самые возрастные: немалую их часть ввезли к нам в 90-е годы с западных вторичных рынков.

МАРКИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

Лидерство среди автомобилей иностранного производства в целом по стране с большим отрывом держит «Тойота»: 2,19 млн. машин (чуть менее четверти всех легковых иномарок). Причем половина «тойот» старше 10 лет. Это самая возрастная группа среди иностранных брендов в России.

Немалая часть представленных в первой десятке марок занимает верхние позиции в силу того, что в Россию в свое время было завезено (и еще везут!) внушительное количество подержанных машин. Те же «японцы» в совокупности составляют почти половину парка – 4,69 млн. автомобилей (47,9%), причем в основном за счет секонд-хэнда, поступившего непосредственно из Страны восходящего солнца. Доля «европейцев» составляет 36,5% (3,6 млн. шт.). Корейские автостроители, начавшие наступление на российский рынок относительно недавно, уже успели заполучить изрядную долю – 9,7%; у американских автомобилей 5,3%. Получается, что, как ни крути, мы больше чем наполовину «азиаты»…

ПРОГНОЗ НА ЗАВТРА

К началу 2009 года в России окажется порядка 12 млн. иномарок, к 2010-му их число вырастет до 14,6 млн., еще через год в стране будет числиться уже 18 млн. иностранных машин, а к началу 2012-го – 21–22 млн. Изменится и марочная структура.

Сейчас безоговорочно лидирует «Тойота» (22,4%); к 2012 году она сохранит лидерство, однако доля ее сократится до 14–15%. На вторую строчку рейтинга, которую сейчас занимает «Ниссан» (8,4%), к 2012 году может подняться «Форд» – не зря же компания наращивает производство в России и выводит на рынок новые модели. Значительно укрепят свои позиции «Шевроле», «Хёндай» и «Мицубиси». **ЗР**

ПАРК ИНОМАРОК РФ*

Марка	Количество
Toyota	2 192 131
Nissan	824 019
Ford	684 757
Mitsubishi	576 817
VW	558 693
Opel	466 631
Chevrolet	416 535
Audi	408 980
Hyundai	393 528
Mercedes-Benz	373 468
Honda	357 666
Mazda	357 271
Daewoo	327 748
BMW	276 777
Renault	268 775
KIA	202 107
Suzuki	133 239
Volvo	131 737
Subaru	115 029
Skoda	110 634
Peugeot	99 007
Lexus	67 958
FIAT	50 721
Land Rover	37 566
Citroen	37 287
Chery	37 019
Jeep	30 390
Isuzu	27 828
Dodge	27 452
Chrysler	26 712
SsangYong	26 314
SAAB	22 149
Daihatsu	20 593
Infiniti	14 947
Rover	12 592
Great Wall	10 772
Porsche	10 301
SEAT	9728
Alfa Romeo	9323
Pontiac	8367
Iran Khodro	6797
Jaguar	5257
Cadillac	4546
Acura	2801
Hummer	2254
BYD	2067
Hafei	1633
Mini	1432
Derways	1286
Xinkai	1027
Geely	984
ИТОГО:	**9 793 652**

*В список не включены марки, которые представлены в РФ менее чем 800 зарегистрированными автомобилями, а также марки с неопределенным названием.

Структура парка иностранных автомобилей в РФ по маркам

Прочие 13,4%
Renault 2,7%
BMW 2,8%
Daewoo 3,3%
Mazda 3,6%
Honda 3,7%
Mercedes-Benz 3,8%
Hyundai 4,0%
Audi 4,2%
Chevrolet 4,3%
Opel 4,8%
Toyota 22,4%
Nissan 8,4%
Ford 7,0%
Mitsubishi 5,9%
Volkswagen 5,7%

Структура парка иностранных автомобилей в РФ по возрасту





Одолжить на мечту

Давно известны две главные материальные мечты любого человека: свой дом и собственная машина. Сегодня автосалоны активно предлагают взять в кредит любой автомобиль, хоть «Бентли». Становление системы автокредитования в России, ее настоящее и будущее описали Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

ЭТАПЫ НЕБОЛЬШОГО ПУТИ

В Советском Союзе автомобиль относился к самым дефицитным товарам: его и за наличные-то купить было почти нереально, о какой уж рассрочке тут говорить... Рынок автокредитования в стране начал формироваться сравнительно недавно, каких-то 15 лет назад. До кризиса 1998 года он пребывал в зачаточном состоянии. Например, АВТОВАЗ и другие автомобильные заводы практиковали выдачу ссуд на приобретение машины своим сотрудникам; следом за ними такую систему завели и некоторые крупные коммерческие фирмы. А еще работал в 90-е годы фонд «Россия – США», который предоставлял ресурсы российским банкам для выдачи кредитов на покупку иномарок. Вот, собственно, и все.

Первые самостоятельные шаги российский рынок автокредитования начал делать только после кризиса 1998 года. Банки стали осторожно применять западные схемы выдачи кредитов, адаптировать их к нашим реалиям, но речь шла в основном об иномарках. Процентные ставки были грабительскими (40–60% годовых), а первоначальный взнос составлял, как правило, не менее половины цены. Да и число банков-кредиторов было небольшим.

Третий, нынешний этап начался в 2002–2003 годах. Он отмечен бурным ростом рынка кредитных услуг. Если в начале 2002-го кредит на покупку автомобиля в Москве предоставляли только десять банков, то уже через год – более тридцати! И с каждым годом число таких финансовых учреждений росло. Развернулась активная борьба за клиента, банки принялись снижать процентные ставки, начали кредитовать покупку не только иномарок, но и отечественных автомобилей. Да и оформить кредит стало куда проще: минимум формальностей и два-три рабочих дня на проверку. К 2005 году ставки по рублевым кредитам снизились до 18–20%, а по валютным – до 10–12%; средний срок кредитования увеличился до трех лет.

ОБ РУКУ С ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ

За рубежом практика продаж в кредит имеет многолетние традиции. В США, например, так продают почти 80% автомобилей, в странах Западной Европы – более 60%. Здесь есть одна фишка: практически каждый мировой автопроизводитель располагает собственным финансовым подразделением (по сути, банком), которое компенсирует часть кредитной ставки на покупку автомобиля данной марки.

Россия – рынок молодой, растущий, но в становлении системы автокредитования уже проявились некоторые тенденции. Конкуренция усиливается, банки стараются привлечь потребителей разнообразием кредитных программ. Проценты за пользование кредитом подошли к минимальному порогу – ставке рефинансирования ЦБ (сегодня она равна 11%). Ныне ставки по кредитам в валюте составляют 9–14% годовых и 12–16% в рублях. Опускать их еще ниже банки по закону права не имеют. Значит, нужно привлекать клиентов иными способами. В поисках потенциальных заемщиков банки все теснее сотрудничают с автосалонами, разрабатывают совместные программы. Для «дорогих» клиентов сроки кредитования уже возросли до 5–7 лет, а количество требуемых документов сократилось до минимума (паспорт да водительское удостоверение). Появилась услуга «экспресс-оформление»: срок рассмотрения заявки не превышает 30 минут. Все шире предлагаются такие варианты, как кредит с обратным выкупом машины, беспроцентный, без первоначального взноса, кредит на автомобиль с пробегом и пр.

Конкуренция на двух крупнейших российских рынках (Москва и Санкт-Петербург) стала очень острой. Крупные дилеры, а вслед за ними банки двинулись в регионы, однако потребность в кредитах там удовлетворяется еще не полностью. Появились на российском рынке и новые игроки – банки иностранных автопроизводителей. Одной из первых иностранных компаний, предоставивших частным лицам возможность приобретать свои автомобили в кредит (с 2000-го), стала компания «Форд». В конце 2006 года сразу несколько мировых автопроизводителей запустили в России финансовые сервисы совместно с российскими банками – «Рено-Финанс», «Джи-Эм-Финанс» и др. А с прошлого года работают филиал банка «Тойота» и отделение «Мерседес-Бенц Банк Рус». Вот это настоящая конкуренция!

СРЕДНИЙ КРЕДИТ

По оценке агентства «Автостат», средний размер автокредита в 2007 году составлял 13,9 тыс. долл.; брали его на два-три года. Обычный первоначальный взнос – 20%. Среднестатистический заемщик – мужчина в возрасте от 25 до 45 лет, женатый, с одним-двумя детьми, имеющий стабильную работу с зарплатой от 1,5 тыс. долл. в месяц.

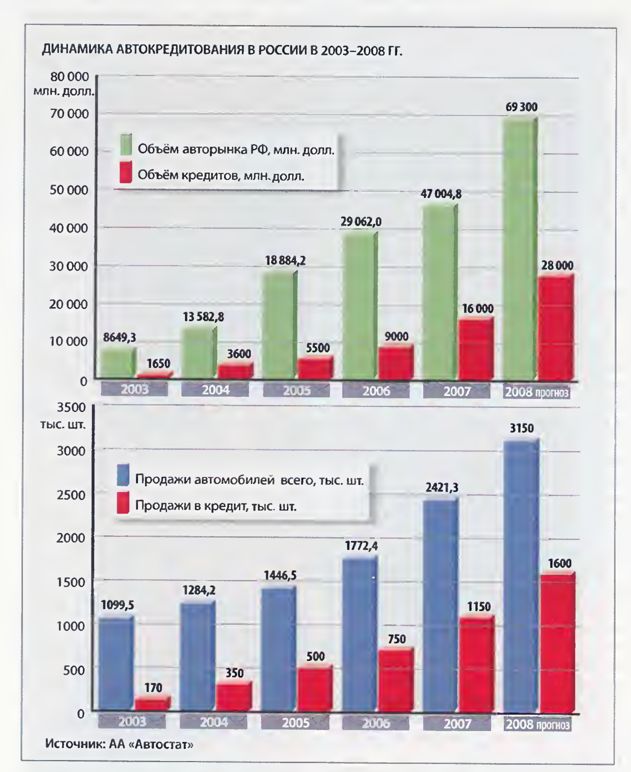
И если раньше наши банки, стремясь к большей выгоде, маскировали затраты по кредиту (взимали скрытые комиссионные, обязывали покупать полис только у «своих» страховых компаний и т.д.), то теперь программы автокредитования становятся все более прозрачными. В этом году принят закон, обязывающий банки информировать клиента обо всех основных и дополнительных затратах, связанных с оформлением кредита. То есть клиент должен видеть, сколько он реально заплатит за машину!

В конце концов покупка автомобиля в кредит стала для россиян привычным делом. Но вместе с тем прибавилось случаев мошенничества. По некоторым сведениям, банкиры отклоняют примерно каждую десятую заявку на автокредит из-за высокого уровня риска. Службы безопасности банков вынуждены бороться с недобросовестными заемщиками самостоятельно – национальное бюро кредитных историй работает пока только на бумаге. Во многом тут, кстати, виноваты сами кредитные учреждения – они не хотят делиться своей клиентской базой с конкурентами.

ВЕДУЩИЕ РОССИЙСКИЕ БАНКИ ПО ОБЪЕМУ ВЫДАЧИ АВТОКРЕДИТОВ В 2007 Г.

Банк	Выдано автокредитов, тыс. долл.	Изменение за год, %	Количество выданных автокредитов, шт.
СБЕРБАНК	2 303 405	> 1000	145 409
РУСФИНАНС БАНК	1 329 652	49	133 001
ЮНИКРЕДИТ БАНК	1 031 443	83	56 005
РОСБАНК	996 177	–10	75 163
«РУССКИЙ СТАНДАРТ»	818 374	8	156 425
МДМ-БАНК	680 121	–10	35 410
ВТБ24	634 285	157	53 132
АЛЬФА-БАНК	474 199	137	31 590
«УРАЛСИБ»	461 462	45	23 779
УРСА БАНК	442 135	374	43 397

Источник: РБК.Рейтинг



Рынок автокредитования продолжит расти, однако уже к 2009 году темпы его роста снизятся. Увы, проценты годовых меньше не станут.

НА ОЧЕРЕДИ ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

По мнению аналитиков, кредитование продолжает оставаться одной из главных движущих сил российского автомобильного рынка. Объемы продаж (как в количественном, так и в денежном выражении) достаточно быстро растут именно за счет притока кредитных ресурсов.

Шесть лет назад, в 2002-м, по оценке агентства «Автостат», в кредит было продано всего около 70 тыс. автомобилей, а весь рынок автокредитов оценивался в 650 млн. долл. В 2003 году прирост рынка составил около 100 тыс. машин, а в 2004-м по кредитным схемам реализовали примерно 350 тысяч. 2005 год ознаменовался более чем 40-процентным ростом этого рынка; уже каждый третий приобретенный автомобиль вписался в кредитные схемы.

В 2006 году автокредитование охватило более 40% рынка, а в 2007-м, по оценке «Автостата», из 2,4 млн. проданных на российском рынке автомобилей 1,15 млн. было приобретено с использованием различных форм кредитования. Суммарная емкость рынка автокредитов составила 16 млрд. долл., а размер среднестатистического кредита достиг 13,9 тыс. долл. Прогноз на ближайшее будущее такой: в 2008 году в кредит будет куплено уже 1,6 млн. машин, в 2009-м – около 2 млн. Иными словами, если сегодня около 50% автомобилей продается в кредит, то в будущем году эксперты рассчитывают на 60%. В ближайшие два-три года российский рынок автокредитов продолжит свой рост (вслед за автомобильным рынком). Однако общие темпы развития будут сокращаться по мере удовлетворения спроса. Да и, вообще, Россия уже практически достигла европейских показателей. Банки все активнее будут развивать кредитование на вторичном рынке. В начале 2009 года должны отменить «двойной» НДС, и это подстегнет продажи подержанных автомобилей через салоны официальных дилеров. Через три года, по прогнозам, через них будут реализовывать до 30% всех машин вторичного рынка (сейчас не более 10%).

По мнению аналитиков, несмотря на растущую конкуренцию и насыщение рынка, автокредиты в ближайшее время не станут доступнее. Они могут подешеветь, только если удастся понизить инфляцию, а этого пока не предвидится. Более того, в связи с нестабильной ситуацией на мировом и российском фондовых рынках процентные ставки в ближайшее время могут даже подрасти, а часть банков попытается сократить свой кредитный портфель. Однако ставки по специальным программам банков и автопроизводителей останутся на прежнем уровне и даже появятся спецпредложения с пониженными ставками. Хотя к словосочетанию «специальное предложение» многие в банковской сфере относятся с осторожностью.

– Внедрение в России специальных кредитных программ от автопроизводителя – пока очень рискованное дело, – уверен президент АВТОВАЗа Борис Алешин. – Чудес не бывает: при средней заработной плате в стране около 15 тыс. рублей в месяц продажи импортных автомобилей за полгода вдруг выросли на 47%! Мы проанализировали ситуацию и пришли к выводу, что банковскую систему ждет очень высокий процент невозврата кредитов. Устойчиво она работает лишь в том случае, если не возвращается не более 3–4% заимствований; боюсь, у нас будет больше. АВТОВАЗ развивает это направление – создана специальная компания «Лада-Финанс», которая занимается вопросами потребительского кредитования, лизинга, аренды и т.д., – но продвигаемся мы очень осторожно.

Видимо, налицо тенденция: если в начале 2007 года доля отказов в выдаче автокредитов не превышала 3%, то сейчас она выросла (у разных банков) до 10–12%. Эпоха безудержной раздачи закончилась, пришло время считать деньги, – и это нормально. ЗР

От сварки до заправки



На калининградском «Автоторе» началась сборка автомобилей «Шевроле-Лацетти» по полному циклу (включая сварку и окраску кузова). Пока запущена первая очередь мощностью 50 тыс. машин в год. К 2012 году планируется довести объем производства до 130–150 тыс. автомобилей в год.

Заводской парк

Когда-то автомобильные заводы работали в режиме самодостаточности: на их территории были литейные и кузнечные цеха, тут же выпускали и большинство комплектующих; такой завод превращался в градообразующее предприятие. Затем производство автомобиля свелось к окончательной сборке привезенных со стороны деталей и узлов.

И вот – новое веяние: «Форд» организовал в Сарлуисе так называемый «Индустриальный парк». Суть идеи: на территории завода построены цеха 13 независимых производителей компонентов. Таким образом удается сократить расходы на логистику, обеспечить поставку «точно вовремя» и оперативно решать вопросы, связанные с изменением и модернизацией узлов. Транспортировка деталей по километровой подвесной дороге (на снимке) занимает 15–20 минут, а заказ на них поступает всего за пару часов до момента сборки.



Навигация для всех

В ближайшее время в России начнется строительство двух заводов – в Тольятти и Сарапуле, – на которых будут производить компоненты автомобильной акустики и электроники (в том числе для системы ГЛОНАСС) для поставок на конвейеры российских и иностранных автопроизводителей. Российско-китайская компания Ural Hangsheng Autocomponents инвестирует в этот проект около 100 млн. долларов.



Оружие против подделок

На территории Нижегородской области прошла операция по пресечению выпуска и незаконного оборота контрафактных запчастей под маркой «Бош». Было изъято более 6 тыс. подделок, возбуждено 20 административных и одно уголовное дело. «Бош» получил компенсацию в размере 1 млн. рублей, а изъятый контрафакт был эффектно уничтожен танками.

КОРОТКО

600 млн. рублей – во столько обходятся экономике столицы несколько часов ежедневного простоя в пробках. По данным НИиПи Генплана Москвы, городу не хватает 400 км автомобильных дорог и 100 км линий метрополитена. Ежегодно столица вкладывает примерно 100 млрд. рублей в дорожно-мостовое строительство, но сократить эту нехватку пока не удается.

3,31 млн. машин продал концерн «Фольксваген» в первом полугодии, потеснив «Форд» (3,22 млн.) с его третьего места в мире. Впереди теперь лишь идущие голова в голову «Тойота» и «Дженерал моторс».

50 рабочих мест предусмотрено штатным расписанием первого российского предприятия компании 3М, известной самоклеющимися пленками. Инвестиции в проект, реализованный в Волоколамске, составили более 28 млн. долларов. В перспективе, с вводом следующих очередей комплекса, численность персонала увеличат вшестеро.

25 млрд. долларов – таков государственный кредит, который разделят между собой пострадавшие от кризиса члены американской «Большой тройки»: «Дженерал моторс», «Форд» и «Крайслер». Они должны переоборудовать заводы и представить новые, более экологичные модели. Продажи в США автомобилей «Крайслер» упали за год более чем на 36%, «Форд» – на 25%, а «Джи-Эм» – на 24%. В то же время компании – члены Ассоциации европейских автопроизводителей (АСЕА) просят у Еврокомиссии 40 млрд. евро. Кредит уйдет, по их замыслу, на разработку и выпуск машин, меньше загрязняющих атмосферу.

Соединить два берега

Среди строителей есть особая, элитная каста. Между собой они называют себя мостовщиками. Профессии людей, связывающих между собой берега рек, осваивал Андрей Морозов. Фото: Константин Якубов.

...Пот со лба затекает даже под защитные очки. Каску, кажется, вот-вот сдует ветром. Промышленная «болгарка» ходит в руках, словно чеховский налим. А строгий наставник недовольно хмыкает, когда вращающийся диск под моим неумелым управлением соскальзывает с зачищаемого шва. Ему-то, привычному, что! А я как подумаю, что в метре слева, где кончается стальная плита, пропасть высотою 70 метров, – руки ходят ходуном безо всякой «болгарки».

– Ничего-ничего! Здесь и опытный монтажник поначалу робеет. Только не признается. Высота-то какая, а! А красота! – угадывая мою мысль о том, почему люди не летают, как птицы, спокойно рассуждает заместитель начальника Мостоотряда № 131 Алексей Чеботарев.

НА БЕРЕГУ

Красоту возводимого компанией «Волгомост» автомобильного моста я оценил еще утром, на подъезде к объекту. Волга под Ульяновском едва ли не самая широкая (в пределах крупных городов). Вот и новый мост через год займет свое место в книге рекордов: 12 976 метров,



в которых 5928 – над самой Волгой. Та- х длинных в Европе еще не возводи- и! Но когда после инструктажа по ТБ и дкомиссии я надел спецовку, о красо- е пришлось забыть.

На строительстве мостов трудятся пециалисты десятков профессий: тут водители, и крановщики, и сварщи- и. И даже капитаны малых и средних ечных буксиров! Всем найдется дело, огда возводится такая гигантская кон- трукция.

Технологий здесь множество. В за- висимости от уровня сложности отдель- ные фрагменты будущего моста собира- от на берегу, чтобы затем установить на опоры, либо «мостят» непосредствен- но на объекте. «Волгомост» использу- ет в Ульяновске самые передовые техно- логии. Пролеты монтируют при помо- щи гидромодулей, которые арендованы французской фирмы «Фрейсине». Не углубляясь в детали, поясню, что с помо- щью этих гидромодулей можно устанав- ливать на опоры части пролетов весом более сотни тонн. Технология дорогая, но в итоге и средства экономит, и рабо- чую силу. И качество будущего моста га- рантирует на срок… 150 лет!

СКОЛЬКО ПЛАТЯТ?

Зарабатывают мостостроители неплохо. Даже выпускник техникума с третьим, самым низким, разрядом вполне может рассчитывать на 12–15 тыс. руб. в месяц. Если квалификация повышается, полагаются доплаты за сложность. Плюс за высотность, за работу в ночное время. В результате получка вырастет вдвое, а то и больше. Да, в Москве такими деньгами никого не удивишь, но в Ульяновске это отличный заработок. Да и кормят на стройке неплохо! Я, например, с аппетитом пообедал в рабочей столовой (три блюда плюс компот) за 58 руб. 90 коп. В городе цены повыше, но руководство мостоотряда дотирует местные столовые. Согласитесь, мелочь, а приятно…

Прежде чем попасть на железное полотно будущего пути через Волгу, я задерживаюсь на берегу: мне доверили его укрепление.

– Наше строительство осложняет сползающий в реку высокий берег, – рассказывает Алексей Чеботарев. – Из-

МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В УЛЬЯНОВСКЕ

Длина мостового перехода, м	12 976
Длина моста, м	5928
Длина пролета моста, м	220
Количество пролетов	23
Количество полос движения	4
Прогнозируемая интенсивность	до 30 тыс. автомобилей в сутки
Расчетная скорость движения, км/ч	90



Самый длинный мост в Европе близок к завершению.

все детали зачищаются пескоструйной машиной.

Перед тем как соединять берега, их нужно укрепить.

От чего сильнее дрожь: от «болгарки» или от 70-метровой высоты?

за дождей он разрушается. Значит, нужно укреплять!

Казалось бы, работа с уплотнителем грунта особой трудности не представляет. Издали это напоминает покос лужайки. Когда же тяжеленный, вибрирующий уплотнитель буквально потянул меня за собой к склону, думаю, у наставников моих замерло сердце. Машину забрали, выдали кувалду и стальные скобы – фиксировать на уже подготовленном, гидроизолированном слое песка пластиковую обрешетку для щебня. Так, слой за слоем, точно пирог, укрепляется берег матушки-Волги.

ТОЛЬКО НЕ ПОД ВОДОЙ!

Новый мост – спасение для Ульяновска, раскинувшегося на обоих берегах реки. Старый, двухполосный, построенный еще в начале прошлого века, естественно, не в силах справиться с колоссальным потоком транспорта, в том числе транзитного. Многокилометровые пробки в центре города – следствие затрудненной переправы.

Старому мосту вообще не везло. Однажды, когда из-за настоящего волжского шторма на его опоры понесло сорвавшуюся с якоря баржу, властям пришлось вызывать... пушки. Баржу расстреляли, потопили, и тогда мост не пострадал. Двадцать лет назад он выдержал таран крупного теплохода – и снова уцелел. Зато сегодня он, старенький, едва выдерживает многотонные фуры. Из-за частых ремонтов обветшавший мост на время закрывают, тогда движение между берегами и вовсе прекращается. Новый будет двухуровневым: четыре полосы движения на верхнем ярусе в дальнейшем дополнят еще двумя на нижнем. Самое интересное, что строить его начали аж в 1986 году! Двадцать с лишним лет проплывающие на теплоходах туристы интересовались: а почему посреди



На работу отвозит буксир.

Монтажник-высотник приветов не шлет! Он – на вахте.

Резьбовое соединение прочнее сварки.

Маленькое, но ответственное поручение: «Обедать!!!».

Волги одиноко стоят брошенные опоры? Денег не хватило при социализме.

– Волга здесь стала такой широкой искусственно, – рассказывает Чеботарев. Мы беседуем на самой верхней точке моста. Под нами проплывают речные нефтяные танкеры, с высоты кажущиеся прогулочными лодками. – Когда сооружали Волжское водохранилище, людей из деревень повыселяли насильно, а сами деревни снести не успели. Наши водолазы рассказывали, так и стоят там, на дне, дома, церковь…

Тут я понимаю, что водолаз – тоже мостостроительная профессия. Хорошо еще, что у меня нет удостоверения аквалангиста – на дно не полезу!

В Мостоотряде № 131, филиале компании «Волгомост», трудится более тысячи специалистов. Очевидно, что найти на месте, в Ульяновске, такое количество высококвалифицированных работников непросто. Да и не нужно: мостостроители работают вахтовым методом. На ульяновском объекте трудятся монтажники-высотники из Саратова и Казани. Вахта бывает недельная, бывает полумесячная. Работа по двенадцать часов каждый день. Или каждую ночь – ведь мост возводится круглосуточно.

Кстати, строители и конструкторы уже не стоят под своим детищем во время пробного пуска. Это, вообще говоря, красивая легенда: по строгим правилам техники безопасности оттуда во время испытаний всех выгоняют! Ведь для проверки на мост въезжает колонна груженных песком КамАЗов…

НА ВЫСОТЕ

К опоре моста нас везет малый буксир. Эту «составляющую» профессии мостостроителя мне попробовать не дают: штурвал дилетантов не терпит. Зато доверяют тяжеленный, килограммов на восемнадцать, болтоверт. Соединяют важнейшие детали моста не сваркой-и не клепкой, а здоровенными болтами. Места соединений сначала чистят пескоструйкой, затем детали скрепляют – и опять пескоструйка. Потом герметизация, антикор…

Мастер недоверчиво следит за тем, как я, кряхтя по тяжестью болтоверта, забираюсь на часть будущей секции. Ставит в отверстие болт, показывает, как закрепить ручку. Ставит другой болт. У меня получается все лучше и лучше. На шестом болте я ухитряюсь накрыть головку буквально с первого раза. Только руки вот-вот выпустят агрегат в Волгу! Довольный собой, спускаюсь пред ясные очи начальства.

– Что ж, еще пара дней тренировок, и к твоему болтоверту можно подсоединить пневматику! – смеется Чеботарев. – Эх ты, монтажник-высотник!

Я с ужасом замечаю, что мой агрегат даже не был подключен к баллону. Вернее, мастер в нужный момент трубку отсоединил.

Мосты ошибок не прощают… **ЗР**



Автобус решил – тормозить!

Хотя автобусы – самый безопасный из наземных видов транспорта, обновленный «Мерседес-Бенц Травего» свидетельствует, что даже их безопасность можно и нужно улучшать. Но для этого требуется... дать им право на самостоятельность! Новые разработки в действии производят сильное впечатление, свидетельствует Юрий Нечетов. Фото автора и компании «Даймлер».

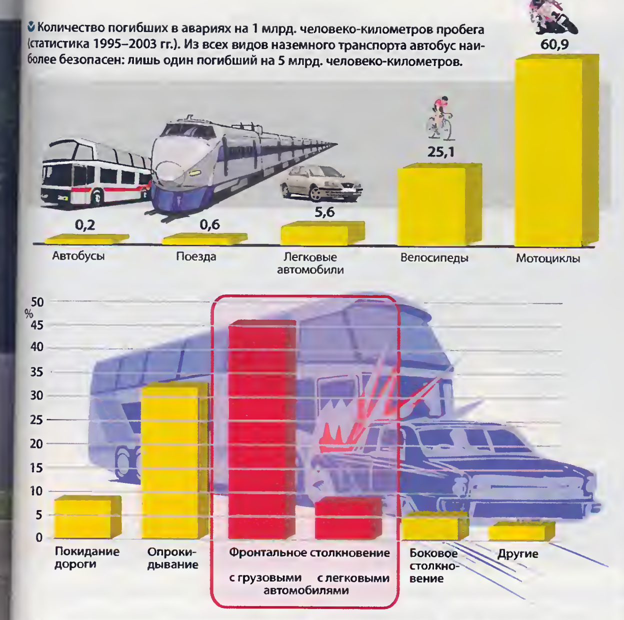
«Ну все, кранты! Сейчас эта «цэшка» получит такой пинок в зад, что полетит впереди собственных фар!» Едва хвостик этой мысли промелькнул в голове, как послышался скрежет шин по асфальту – здоровенный автобус, локомотивом настигавший легковушку, вдруг клюнул носом, вгрызаясь в асфальт заторможенными колесами, и встал как вкопанный всего в паре метров от нее. «Фу-у-ух...» – я опять задышал свободно.

АВАРИЙНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ

Интрига не в виртуозном мастерстве водителя, как вы, наверное, подумали. Он здесь вообще не участник, а, скорее, наблюдатель. Дело в том, что в ходе теста экстренное торможение применяет система ABA (Active Brake Assist), а водитель вынужден лишь (в данном случае), не трогая педаль тормоза, сверлить взглядом надвигающееся препятствие и молиться богу автоматики, чтобы не подвел.

ABA – это, по сути, развитие системы контроля сближения ART, которую и раньше ставили на «Мерседес-Бенц Травего» (ЗР, 2007, № 12). Напомню принцип работы: спрятанный под пластиковой эмблемой радар постоянно сканирует узким лучом дорогу и при сближении с впереди идущей машиной система не только сбросит газ, но и применит (при необходимости) торможение с 20-процентной эффективностью.

Количество погибших в авариях на 1 млрд. человеко-километров пробега (статистика 1995–2003 гг.). Из всех видов наземного транспорта автобус наиболее безопасен: лишь один погибший на 5 млрд. человеко-километров.



Распределение числа погибших в автобусах по различным видам аварий. Более половины фатальных исходов приходится на фронтальные столкновения, из которых не менее одной трети – попутные.

Носовая часть каркаса: силовой противоподкатный брус (красный) передает усилие на деформируемую часть рамы (желтая). Прочное основание (зеленое) кресла водителя при ударе может чуть сдвигаться назад для сохранения жизненного объема.

При ударе в бетонную стенку на скорости 25 км/ч бампер уходит назад примерно на 300 мм, но жизненное пространство кабины сохраняется. Для определения мест контакта на лица манекенов и рулевое колесо нанесена краска.

Если дистанция все же сокращается, замигают тревожные пиктограммы и заверещит зуммер, побуждая водителя к активным действиям. Ну а если тот так и не очнулся? Автобус столкнется с препятствием, что плохо. Однако на меньшей скорости, что хорошо.

Не надо быть ясновидящим, чтобы предсказать передачу электронике в дальнейшем все большей доли ответственности за принятие экстренного решения. Так и случилось: теперь после легкого «предупредительного» торможения ABA самостоятельно зажимает тормоза намертво до полной остановки автобуса (естественно, при этом работают системы стабилизации и антиблокировочная). Более того, если ранний вариант функционировал только при движении на круиз-контроле, то нынешний работает и при ручном управлении, тормозя по своему разумению, даже если водитель продолжает давить на акселератор! Правда, чтобы настолько доверять автоматике, ее пришлось сначала научить безошибочно различать цели, а потом опробовать на грузовиках





13-метровый трехосный «Мерседес-Бенц Травего М» демонстрирует работу системы стабилизации на скользком покрытии – она помогает водителю, который должен обогнуть внезапно начинающие бить фонтаны.

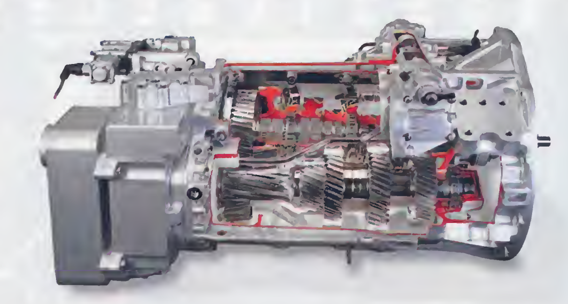
Новая разработка инженеров «Мерседес-Бенц», похоже, заставит нас поверить, что автомобиль может принимать – и выполнять! – самостоятельные решения.

– тяжелых «актросах», на которые ABA в качестве опции ставят с 2006 года. Эти машины без замечаний прошли в сумме уже 350 млн. км.

По счастью, на ужине я оказался за одним столиком с Юргеном Кине (Jurgen Kiehne), руководителем центра электроники, где разрабатывали эти системы. Мы изрисовали немало салфеток – я пытался изобрести ситуации, когда ABA должна дать сбой, а он с немецкой методичностью одно за другим разбивал мои построения. Как оказалось, радар реагирует лишь на попутные машины, находящиеся в поле его зрения достаточно продолжительное время, чем исключаются ложные срабатывания от машин в соседних полосах на криволинейных участках дороги. Кроме того, не принимаются во внимание неподвижные препятствия и движущиеся со скоростью меньше 8–12 км/ч, то есть деревья, столбы и бредущие по обочине пешеходы. «А если трактор на дороге стоит?» – «Тогда надо сообщить в полицию». Действительно, при чем здесь электроника? В конце концов сошлись на том, что ABA, как и любая система безопасности, не предназначена для постоянного использования и не заменяет водителя, а лишь подстраховывает его в некоторых аварийных ситуациях. Причем достаточно эффективно: страховая компания «Мерседес-Банка» дает скидку до 10% владельцам автобусов, оснащенных полным набором новых систем безопасности.

ОБНОВЛЕННЫЙ «ТРАВЕГО»

Впрочем, виноват, по неискоренимой привычке отвлекся на железки. Ведь главным поводом к этой поездке была вовсе не умная ABA, а показ обновленного «Мерседес-Бенц Травего», на который ее установили. Так вот, благодаря новому бамперу автобус стал на целых 40 мм длиннее. И не надо хихикать насчет радикальных перемен, главное – внутри! А именно, защита при лобовом столкновении FCG (Front Collision Guard), которая перераспределяет и поглощает энер-



Компактный 8-ступенчатый автомат «Пауэр-Шифт» GO 240-8: диапазон передаточных чисел 6,57–0,63 (10,4), максимальный передаваемый момент 2400 Н·м, тормозной момент встроенного ретардера 3750 Н·м, интервал замены масла 300 тыс. км.



Водительское место «Травего» изменено: появились мультифункциональный руль, универсальный дисплей, на консоли справа сосредоточены тахограф, управление аудио-, видео- и климатической системами.

гию удара, обеспечивая сохранность жизненного объема вокруг мест водителя и сидящего у двери пассажира.

Понятно, что возможности защиты небезграничны, но проведенный на полигоне «Декра» крэш-тест при столкновении (со 100-процентным перекрытием) с недеформируемым препятствием на скорости 25 км/ч (проще говоря, лбом об стенку) оказался успешным. Нагрузки для разных частей тела составили 10–80% от предельно допустимых по нормам EuroNCAP. Скажете, скорость мала? Но, во-первых, автобус тормозит перед аварией, а во-вторых, твердое неподвижное препятствие – это имитация столкновения с равным по массе (18–24 т!) и прочности «противником», которых на дороге куда меньше, чем сравнительно небольших машин.

Любопытно, что салонные ремни остались двухточечными; производители считают их вполне надежной универсальной защитой, тогда как трехточечные без специальных удерживающих устройств опасны для детей – верхняя ветвь ложится на шею маленького пассажира.

«Травего» получил полностью новый интерьер, более эргономичную кабину, измененную подвеску передних колес, умные датчики дождя и света (последний, например, может различать проезд под мостом и тоннель). В повороте внутренняя противотуманная фара теперь освещает дорогу сбоку-впереди. К списку опций добавилась система выравнивания продольного и поперечного кренов кузова, модифицирована для лучшего демпфирования неровностей передняя подвеска, а на трехосных модификациях появилась новая независимая подвеска задней оси.

Базовый двигатель – рядная «шестерка» OM 457 LA объемом 12 л. Кроме стандартного исполнения 428 л.с./2100 Н·м она теперь имеет более мощную версию 456 л.с./2200 Н·м, которая почти не уступает, а по крутящему моменту и превосходит флагманскую 16-литровую «восьмерку» 476 л.с./2100 Н·м. Двигатель предлагают в исполнениях, удовлетворяющих экологическим требованиям норм Евро IV и Евро V.

В дополнение к 6-ступенчатым механическим коробкам передач GO 210–6 и GO 230–6 появился 8-ступенчатый автомат «Пауэр-Шифт» (PowerShift) GO 240–8. Благодаря отсутствию синхронизаторов он получился очень компактным (длина 788 мм, масса 305 кг), а обороты теперь выравнивает электроника. Прямая здесь VI передача, а на VIII (i = 0,63) при скорости 100 км/ч двигатель крутит лишь 1200 об/мин, что повышает экономичность. ЗР

ЧТОБЫ НЕ СЛОЖИЛСЯ



Еще одну любопытную новинку нам продемонстрировали на городском сочлененном «Цитаро». Обычно гидроцилиндры в узле сочленения автобуса выполняют роль демпферов и ограничителей угла поворота. Здесь их снабдили электронными мозгами, и теперь, чтобы исключить занос прицепа и жесткие удары в крайних положениях, цилиндры меняют степень демпфирования в зависимости от угловой скорости поворота. Кроме того, поскольку ведущие колеса находятся на прицепе и именно он толкает автобус, цилиндры блокируются при опасности складывания, скажем, на скользком покрытии. Блокировка включается и при достижении максимального угла при неосторожном маневрировании задним ходом: автобус автоматически останавливается и тронуться можно только вперед.





Время гибридов

Международный грузовой автосалон IAA 2008, прошедший в Ганновере, оказался необычно богатым на премьеры – их было 258! Характерной чертой стало обилие почти готовых к серийному производству гибридов, отмечает Юрий Нечетов. Фото автора.

Нынешний, 62-й по счету грузовой автосалон, собравший 2084 участника, оказался самым крупным и представительным за всю историю его проведения. Симптоматично, что автопроизводители теряют интерес к буксующему европейскому рынку и переносят акцент на новые, перспективные регионы: в Ганновере прошли дни Турции, Индии и, конечно, России, продемонстрировавшей за прошлый год рекордные 48% роста продаж грузовиков массой больше 6,5 т. Само собой, было показано множество новых автомобилей, моторов, агрегатов и систем.

НОВОБРАНЦЫ

«Фольксваген» представил перспективный пикап (см. раздел «Новости») и полноприводный «Кэдди 4Motion». Премьера на стенде ИВЕКО – «Евро-карго 4x4». Дебютировало семейство грузовиков для бездорожья «Мерседес-Цетрос». Новинки на стенде «Форда» – развозная двухместная «Фиеста-Вэн» и полноприводный «Транзит», внешне совершенно не отличающийся от обычного. Еще один интересный полноприводный новичок-грузовичок – «Исудзу-NLS 4x4»; он может вскоре добраться и до России. Китайский Первый автозавод (FAW) устроил европейскую премьеру тягача J6, появившегося в Поднебесной в прошлом году, а всего в Ганновере было уже 133 (!) экспонента из этой страны.

Конечно, состоялось традиционное награждение лучших автомобилей. Грузовиком 2009 года признан «Мерседес-Актрос» (ЗР, 2008, № 6), фургоном года – семейство «ФИАТ-Фиорино» (ЗР, 2008, № 5)/«Пежо-Биппер»/«Ситроен-Немо», автобусом года – «Сетра-S 415 NF».

Однако просто показать новую машину сегодня уже мало. Да и улучшение абсолютных показателей дается все труднее: грузоподъемность, вместительность, скорость по мере роста встречают законодательные и конструктивные ограничения. Можно считать, в сложившихся условиях эти важнейшие параметры достигли своего максимума.

СИНИЦА В РУКАХ

Потенциальных покупателей интересует стоимость эксплуатации (львиную ее долю составляет цена все дорожающего



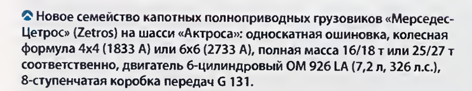
топлива) и безопасность. Радикальные технологии, которыми удивляли концепты еще пару лет назад, конечно, многообещающи, часто сулят полную независимость от углеводородов, но пока далеки от практического применения. Сегодня большинство предлагаемых решений обещают частичную эконо-

Премьеры от «Фольксвагена» – полноприводный «Кэдди 4Motion» и построенный на его базе «Кэдди PanAmericana» для любителей путешествий. Автомобили снабжены турбодизелем 1,9 л/105 л.с. и 6-ступенчатой коробкой передач, задний мост подключается муфтой «Халдекс» четвертого поколения.

Дебютант и победитель в номинации Bus of the Year 2009 – низкопольный автобус «Сетра-S 415 NF»: 40 мест для сидения, размеры – 11 950x2550x3049 мм, двигатель – горизонтальная рядная «шестерка» ОМ 457 hLA мощностью 299 л.с.

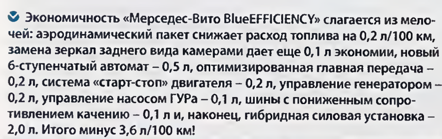


Концептуальный гибридный самосвал «Мицубиси-Кантер Eco-D» грузоподъемностью 3 т оснащен турбодизелем 3,0 л/125 л.с. и автоматической коробкой передач, между которыми встроен ультратонкий электромотор-генератор мощностью 35 кВт, работающий в паре с высокоэффективными литий-ионными аккумуляторами. Пневмоподвеска позволяет на плохих дорогах увеличить просвет на 70 мм.



Новое семейство капотных полноприводных грузовиков «Мерседес-Цетрос» (Zetros) на шасси «Актроса»: односкатная ошиновка, колесная формула 4x4 (1833 A) или 6x6 (2733 A), полная масса 16/18 т или 25/27 т соответственно, двигатель 6-цилиндровый OM 926 LA (7,2 л, 326 л.с.), 8-ступенчатая коробка передач G 131.

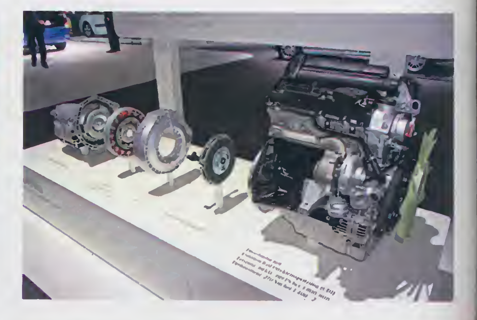
На стенде «Группы ГАЗ» были представлены «Максусы», в том числе бортовые машины с увеличенной на 750 мм базой и этот экспериментальный электромобиль ECV1 грузоподъемностью 1446 кг. Сейчас «Максус» выпускают в Британии на заводе LDV и продают в России, Испании, Бельгии, Голландии, Турции, Малайзии, Польше, Чехии. Производство в Нижнем Новгороде освоят в 2010 году. Совместно с компанией «Магна» начата разработка на платформе «Максуса» проекта «Газель-3», который намечено реализовать в 2012-м.



Экономичность «Мерседес-Вито BlueEFFICIENCY» слагается из мелочей: аэродинамический пакет снижает расход топлива на 0,2 л/100 км, замена зеркал заднего вида камерами дает еще 0,1 л экономии, новый 6-ступенчатый автомат – 0,5 л, оптимизированная главная передача – 0,2 л, система «старт-стоп» двигателя – 0,2 л, управление генератором – 0,2 л, управление насосом ГУРа – 0,1 л, шины с пониженным сопротивлением качению – 0,1 л и, наконец, гибридная силовая установка – 2,0 л. Итого минус 3,6 л/100 км!

Наиболее распространенная параллельная схема гибридной дизель-электрической силовой установки: плоский электромотор-генератор встроен между автоматической коробкой передач и турбодизелем. Последний с помощью сцепления можно отсоединить от трансмиссии. Такая установка лишь чуть длиннее обычного силового агрегата и довольно просто монтируется в автомобиле классической заднеприводной компоновки.





мию, зато сравнительно просты и основаны на уже существующих технологиях и материалах. В общем, хоть и синица, но почти в руках.

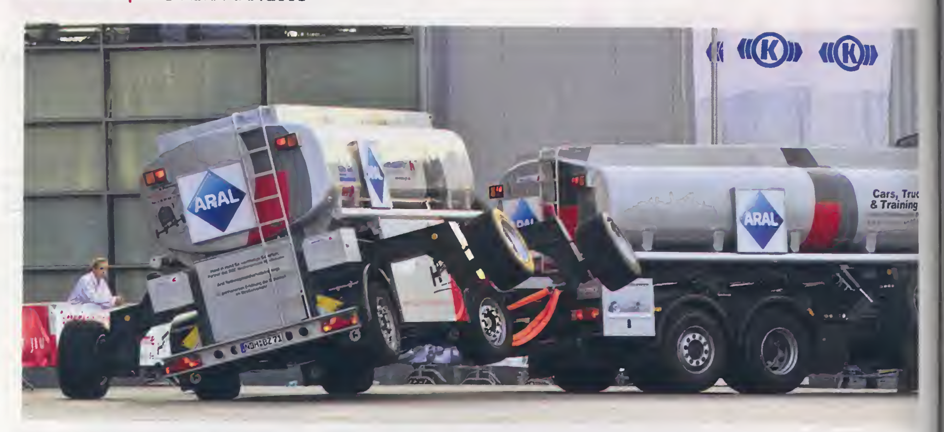
Можно, например, максимально снизить разного рода потери: моторные, трансмиссионные, на привод вспомогательных агрегатов, аэродинамические, на качение шин и прочие. Доработанный таким образом «Актрос» с мотором 12 л/440 л.с. в составе стандартного европейского автопоезда продемонстрировал рекордно низкий расход дизтоплива: 19,44 л на 100 км! К слову, на выставке красовалась, например, новая шина «Мишлен X-Energy SaverGreen», позволяющая сократить расход топлива на 0,4 л/100 км.

Экономии способствует и применение в качестве топлива более дешевого природного газа. Машины, способные использовать такое топливо, были на стендах многих компаний, например «Рено-Мидлум CNG». Не забыты и классические электромобили, примерами тому «ФИАТ-Фиорино», «ИВЕКО-Дейли» и – приятная неожиданность! – «Максус» на стенде «Группы ГАЗ». Однако возможности снижения потерь небесконечны, к тому же газовые и электрические машины требуют соответствующей инфраструктуры.

ПРАКТИКИ

А вот автомобили с гибридными силовыми установками готовы появиться на дорогах уже завтра. Основная идея – накопление энергии при торможении/спуске и последующая ее отдача при разгоне/подъеме. Благодаря этому у городских автобусов, например, экономия топлива достигает 30%!

Практически не требует переделки автомобиля и потому наиболее близка к серийному воплощению параллельная



Ежегодный ущерб от аварий грузовиков в Европе оценивают в 370 млн. евро. Основной упор в борьбе за его минимизацию делается на упреждающие меры активной безопасности: машины оснащают системами сохранения определенной дистанции, слежения за разметкой, стабилизации. На фото: отключенная защита от опрокидывания не притормозила вовремя автопоезд, из-за чего прицеп «перевернулся» (на демонстрационном автомобиле установлены дополнительные боковые колеса).

С учетом светофоров городской автобус делает в год 190 тыс. остановок, на которые уходит 20–45 % времени... На «МАН-Лайонс Сити Hybrid» реализована последовательная схема дизель-электрической силовой установки, что позволит экономить 10 тыс. л дизтоплива. Сверху отсек с конденсаторами, запасающими энергию торможения. Прибавку в 80 тыс. евро к стоимости гибрид окупит за шесть лет.

Концепт городского автобуса Hynovis от «Ирисбас-ИВЕКО» оснащен гибридной дизель-гидравлической установкой. Оригинальная компоновка со всеми управляемыми колесами позволила сделать салон очень просторным.
На двух передних осях стоят необычно маленькие колеса – 17,5 дюйма, а задние перенесены в самую корму.





схема подключения дизельного и электрического двигателей. При маневрировании и медленной езде с трансмиссией соединен лишь сравнительно слабый электродвигатель. При разгоне работают оба мотора, обеспечивая машине максимальную энерговооруженность. Для равномерного движения по шоссе обходятся двигателем внутреннего сгорания; электромотор (как и при торможении) работает в режиме генератора, заряжая батареи, или выключен совсем.

Другой, менее распространенный вариант – запасать излишки энергии в гидропневматических аккумуляторах, как, например, в городском автобусе «Ирисбас-ИВЕКО Hynovis». Здесь в трансмиссию встроены два гидравлических мотор-насоса, закачивающих масло в баллон с азотом, сжатым до 100–300 бар. Достоинство такого решения – лучшая весовая отдача гидроагрегатов в сравнении с электрическими. Однако следует учесть меньший КПД, обусловленный более высокими потерями при перекачке.

В последовательной схеме гибридного привода, реализованной на городском автобусе «МАН-Лайонс Сити Hybrid», между трансмиссией и дизелем нет механической связи. Последний вращает генератор, а колеса приводятся мощными тяговыми электромоторами. Излишки энергии запасаются в конденсаторах и расходуются по мере необходимости. Достоинство – дизель может работать в одном режиме, оптимальном для него, или выключаться вовсе. Однако двукратное преобразование потока энергии сопряжено со значительными потерями и требует мощных, тяжелых электроагрегатов:



Гибридному DAF LF 45.160 Hybrid достаточно компактного 4-цилиндрового турбодизеля «ПЭККАР-FR» (4,5 л, 160 л.с.), который на 150–200 кг легче обычно применяемой на 7,5-тонных грузовиках «шестерки». Такой выбор в значительной мере компенсировал дополнительные 150 кг массы электромотора и 100 кг аккумуляторов. Сейчас машины находятся в опытной эксплуатации, а серийное производство должно начаться в следующем году.

MOTIS (modular truck interior system) превращает кабину дальнобойного тягача в комфортабельную квартиру. В двух шкафах у задней стенки расположены набор посуды, газовая плита, микроволновая печь, кофеварка, умывальник и даже… выдвижной туалет! Правда, кровать сверху осталась всего одна.



Компания «Вольво» совместно с «Тошибой» разработала систему кругового обзора. Изображение от четырех видеокамер синхронизируется и в виде картинки «с высоты птичьего полета» выводится на экран. Сейчас система проходит испытания на гибридном мусоровозе.



Автовоз «Кэссборер-Метаго» возьмет на борт девять крупных седанов, а компактных машин поместится и десяток. Интересен прицеп с широкими возможностями трансформации; масса порожнего – 8700 кг, нагрузка – 9300 кг.

на автобусе установлены 260-сильный турбодизель, генератор мощностью 150 кВт и два электромотора по 75 кВт.

РЕЦЕПТ НА ЗАВТРА

Если объединить уже существующие технологии, показанные на выставке, вырисовывается экономичный городской транспорт завтрашнего дня. Специально спроектированный газовый двигатель работает параллельно с электромотором, энергия запасается в легких конденсаторах, все потери минимизированы. Насколько верна такая экстраполяция, узнаем через два года на IAA 2010. **ЗР**





Вызов на февраль

Традиционная зарулевская трековая гонка стартует 23 февраля 2009 года. Многие пилоты, получившие персональные приглашения, уже подтвердили готовность выступить.

Эволюция – процесс неизбежный, претерпевают изменения и правила «Гонки звезд «За рулем». Отчасти из-за веяний времени: меняются машины, технические требования, условия состязаний (вспомните, когда последний раз была по-настоящему морозная зима!). Но порой просто приходят свежие идеи.

Формат двухчасового марафона, преобразивший «Гонку звезд» в нечто новое, незнакомое, поначалу немного смутил пилотов, привыкших за 30 лет к традиционной схеме «16 спринтерских заездов». Сегодня длинный вариант звездной гонки выглядит даже более привлекательно. «Гонка звезд» теперь разительно отличается от прочих трековых соревнований, да и вообще всех зимних. Мощность моторов, всегда игравшая на треке главную роль, на зарулевской гонке решающее значение утратила. Подготовить боеспособную машину стало проще. Шансы попасть в финальную шестерку сравнялись у пилотов с разными бюджетами – обострилась интрига! Без мастерства все равно не обойтись, ведь лед учтет все ошибки. А три финальных заезда на одинаковых «Рено-Логан», надеемся, станут таким же феерическим и полным страсти зрелищем, какое было подарено нам в феврале 2008-го.

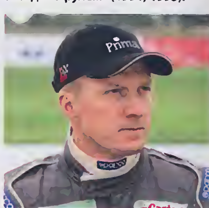
Сегодня мы представляем спортсменов, получивших персональные приглашения на «Гонку звезд» по совокупности заслуг. Чуть позже именные вызовы на старт получат пилоты, отличившиеся в разных чемпионатах этого года – некоторые турниры еще не завершены. Ждем их итогов, не упуская из внимания, что трасса «Гонки звезд «За рулем» способна вместить 24 машины. А пока – имена и визитные карточки 16 участников. ЗР



Алексей Васильев (Москва) – победитель чемпионата FIA GT (2004), призер серии LMES (2006), чемпион России по трековым и кольцевым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2008).



Сергей Успенский (Москва) – многократный чемпион России по ралли и трековым гонкам, призер (1994, 2008) и победитель «Гонки звезд «За рулем» (1991, 1993).



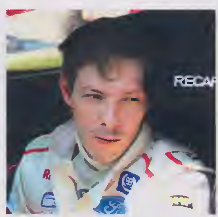
Виктор Козанков (Москва) – многократный чемпион СССР и России по кольцевым и трековым гонкам, победитель (1986) и призер (1987, 1992, 2008) «Гонки звезд «За рулем».



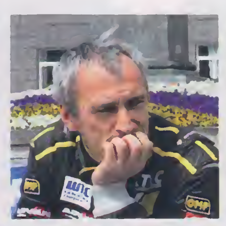
Евгений Вертунов (Москва) – чемпион России по ралли (2007), участник чемпионата мира по ралли, обладатель титула «Лучший гонщик России-2007».



Алексей Басов (Мытищи) – победитель Кубка России по трековым гонкам (2006), победитель серии RTCC (2008), победитель Кубка Европы по кольцевым гонкам (2007).



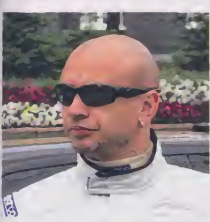
Алексей Дудукало (Москва) – чемпион России по кольцевым и трековым гонкам (2008), победитель серии RTCC, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2006).



Сергей Крылов (Москва) – призер чемпионата России по кольцевым гонкам, призер Кубка Европы по кольцевым гонкам.



Сергей Марочкин (Нижний Ломов) – чемпион России по кроссу и ралли-кроссу.



Борис Шульмейстер (Москва) – призер чемпионатов России по кольцевым гонкам, призер чемпионата России по трековым гонкам (2007).



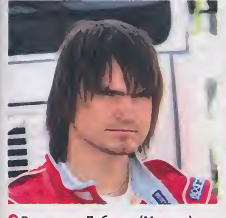
Тимур Садрединов (Москва) – призер чемпионата России по трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2007).



Михаил Ухов (Москва) – многократный чемпион СССР по картингу, многократный чемпион России по кольцевым гонкам.



Александр Никоненко (Тольятти) – многократный чемпион России по ралли.



Владимир Лабазов (Москва) – чемпион России по кольцевым гонкам, победитель этапов немецкого чемпионата ADAC-Procar.



Валерий Павлов (Москва) – призер чемпионатов России по кольцевым и трековым гонкам.



Фирдаус Кабиров (Набережные Челны) – победитель (2005) и многократный призер ралли-рейдов «Дакар», победитель и призер чемпионатов России по трековым гонкам.



Владимир Черевань (Орел) – многократный призер чемпионатов России по кроссу, ралли-кроссу, кольцевым и трековым гонкам.



Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования. Регламент «Гонки звезд «За рулем» и оперативную информацию (место проведения состязаний, режим телетрансляций, условия продажи билетов и т.д.) можно найти на web-сайте http://race.zr.ru



Игра в ассоциации

Если спросить у автомобилистов, с чем у них ассоциируется «Феррари», большинство перечислят имена: Энцо, Шумахер, – вспомнят местечко Маранелло и красный цвет. Не хватает еще одного слова – «Шелл». Пробел восполняет Константин Васильев.

Имидж сегодня уж если не решает все, то влияет на многое. При выборе масла предпочтение отдается марке, которая зарекомендовала себя в деле. Например, в формуле 1. «Шелл» – старейший партнер команды «Феррари», с 30-х годов прошлого столетия. Партнерство принесло в общую копилку дюжину титулов, девять Кубков конструкторов и 145 побед на Гран-при. Сегодня в программе Shell Formula One задействовано более полусотни инженеров, которые трудятся в исследовательских центрах Великобритании и Германии, включая мобильную лабораторию, присутствующую на каждом этапе чемпионата. Грех не использовать такой опыт в разработке гражданской продукции. «Шелл» и использует: единственная моторная смазка, сертифицированная «Феррари» для своих автомобилей класса «Гран Туризмо», – Shell Helix Ultra.

В ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЯХ

Понаблюдать изнутри за техническим симбиозом удалось на очередном этапе чемпионата формулы 1 в итальянской Монце. Раскрывать состав и процентное соотношение присадок, используемых в маслах для формульных моторов, никто, конечно, не будет. Инженеры наверняка скованы подпиской о неразглашении. Поэтому доктор Лиза Лилли, руководитель технического отдела «Шелл» по работе с «Феррари», сначала описывает журналистам экстремальные условия в двигателе болида:

– Масло движется по топливным магистралям быстрее, чем болид Ф1 по гоночной трассе. Скорость вращения коленчатого вала достигает 19 000 оборотов в минуту, а поверхность поршней может нагреваться до 300 градусов!

Двигатель обычного автомобиля на такие режимы не выходит, а для формульного это норма. Масло должно эффективно поглощать тепло и смазывать движущиеся детали так, чтобы на преодоление трения рассеивалось минимум энергии. Ошибка в погоне за эффективным использованием лошадиных сил может обойтись дорого, особенно после введения правила, обязывающего команды использовать один и тот же двигатель в двух гонках подряд, включая квалификацию. Поэтому химические инженеры «Шелл» анализируют масло, применяемое в двигателе болида Ф1, до 40 раз на протяжении гоночного уик-энда. В этом сезоне исследования проводятся при помощи оптического эмиссионного спектрометра – OES. Им определяют количество металлических частиц в масле, то есть оперативно, не разбирая двигатель, отслеживают его износ.

ДОПИНГ-ТЕСТ

Применительно к моторному маслу в формуле 1 действуют не такие жест-



От пяти до семи специалистов компании «Шелл» присутствуют на каждой гонке формулы 1. Всего же в техническое сотрудничество с «Феррари» вовлечено более полусотни человек. Руководит взаимодействием доктор Лиза Лилли.

Две сотни компонентов содержит топливо Shell V-Power, сгорающее в формульных моторах. Команда «Феррари» потребляет за гоночный сезон 200 000 литров.



кие ограничения, как, например, в отношении топлива. Этой свободы химическим специалистам «Шелл» вполне достаточно для обкатки новых технологий, которые в дальнейшем будут адаптированы в серийном продукте. Ведь более подходящий плацдарм для испытаний – боевые условия, спортивный азарт, контролируемый ФИА (FIA, Международная автомобильная федерация), – найти сложно. Оснащение мобильной лаборатории «Шелл», сопровождающей команду «Феррари», оценивается примерно в 16 млн. фунтов. Она базируется на верхнем этаже, который образуется «слиянием» двух полуприцепов. Большинство конкурентов довольствуется меньшим пространством и количеством персонала.

Одним маслом дело не ограничивается. В болиде формулы 1 все жидкости, кроме тормозной, произведены под маркой «Шелл». Состав топлива тоже контролируют в мобильной лаборатории. Зачем? Исходный образец представляется на утверждение в ФИА, регламент которой запрещает химические присадки, увеличивающие мощность. Плюс доля кислородсодержащих компонентов в этом сезоне ограничена уровнем 5,75% от общей массы. Так вот, инженеры компании «Шелл» регулярно анализируют топливо методом газовой хроматографии, с тем чтобы на каждом этапе оно полностью соответствовало установленным нормативам и при этом обеспечивало максимальную эффективность работы двигателя. Как и в любом спорте, если внезапный «допинг-контроль» выявит отклонения, команду могут дисквалифицировать.

Не беда, если в вашем личном автопарке нет «Феррари». Смазка с ракушкой на канистре подходит большинству машин. Заливая моторное масло в двигатель автомобиля попроще, можно вспомнить, что этот продукт рожден в условиях спортивной конкуренции и опробован на одном из самых резвых болидов в истории формулы 1. **ЗР**

В ходе уик-энда продукты Shell V-Power, Shell Helix и Shell Spirax, используемые в болидах, 40 раз анализируют в передвижной лаборатории.





Кто заменит «Альфу»?

Уход итальянской фирмы из «турингового» чемпионата мира немного упростил интригу. Призовые места делят три заводские команды. Четвертая ничуть не повредила бы, считает Максим Вольнов.

Организаторы мирового первенства WTCC тоже прекрасно понимают, что число участников должно расти. Попытки завлечь новичков очевидны. В сезоне-2008, например, введен японский этап на трассе в Окаяме. Эффект незамедлительный – загодя подсчитывают, сколько японских гонщиков добавится (как минимум, четверо!) и на каких машинах. Команду «Русские медведи», приведшую в мировой «туринг» марку Lada, весной приняли даже с нарушениями в подготовке моторов – лишь бы не отпугнуть.

Слухов о том, что скоро в WTCC явятся свежие игроки, в достатке. Среди потенциальных участников называли «Тойоту» и «Пежо», «Хёндай» и «Форд». Но все они заняли выжидательную позицию и не торопятся строить машины, глядя на титанические усилия (сопряженные с гигантскими расходами) СЕАТа, пытающегося одолеть БМВ. Самый актуальный слух сегодня – пришествие «Вольво» с моделью С30 (топливо – биоэтанол!), добившейся успехов в родственном шведском чемпионате. Почва для слуха: Роберт Дальгрен на такой машине выступил в июле на этапе в Брэндс-Хэтче, и по скорости С30 была сопоставима с лидерами чемпионата.

Будет это заводская, полузаводская или частная команда, для устроителей чемпионата не важно. В этом году частная итальянская команда N. Technology хорошенько подготовила единственный «Аккорд» да и заявила марку «Хонда» в официальный зачет производителей! Причем сама фирма «Хонда» этот проект пока не признает своим. И совершенно напрасно.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ИМОЛЫ

После двухлетней реконструкции открылся автодром Энцо и Дино Феррари – тот, что принимал Гран-при Сан-Марино формулы 1. Одна из любимейших гонщиками трасс, ведущая историю с 1950 года. Не известно, вернется ли в Имолу избалованная формула 1, а WTCC захватила плацдарм незамедлительно. Именно здесь состоялась самая неожиданная победа сезона.

На всех предыдущих гонках Джеймс Томпсон со своим «Аккордом» сражался на подступах к зачетной восьмерке, стабильно приезжая в районе десятого места и набрав лишь три очка. То ли машина, наконец, достигла оптимальной формы, то ли трасса в новом обличье идеально подходит манере езды британца (а пилот он очень сильный!), но вот так сложилось: старт с пятой позиции, быстрый прорыв в лидеры – третье место в первом заезде и победа во втором! Как-то теперь на это посмотрит «Хонда»? Сам Томпсон после финиша не преминул заметить: «Я особенно горд тем, что стал первым пилотом, который выиграл этап чемпионата мира на автомобиле японского производителя».

Понятно, что одна победа погоды не сделает ни гонщику, ни его команде, но примечателен сам факт: частник обыграл заводы! В их сражении, кстати, вновь преуспел представитель СЕАТа Иван Мюллер: победа плюс пятое место. Отрыв от Энди Приоля вырос уже до 25 очков, за три этапа до финиша это комфортный перевес, хотя… Не случайно мы подсчитываем перевес именно над Приолем, занимающим в турнирной таблице лишь пятую строчку. Приоль уже трехкратный чемпион мира как-никак, и случая еще не было, чтобы он не отыграл какое-либо отставание. Год назад, помнится, Мюллер остался без титула из-за поломки копеечной детали в топливном насосе за круг до финиша. Поэтому не будем забегать вперед. Правда, и в зачете марок гонка в Имоле завершилась тоже не в пользу БМВ.

ВПЕРЕД, РОССИЯ!

Болеть за наших в автоспорте намного труднее, чем в теннисе или даже футболе. Но деваться некуда, раз уж они теперь регулярно выступают в WTCC. В Имоле дебютировал еще один российский пилот – Кирилл Ладыгин (к слову, давно созревший для перехода на международный уровень). Ладыгин в этом сезоне – заводской пилот АВТОВАЗа. На «ладах-110» (коих стало на одну больше – три) по такому случаю появи-



Андрей Романов преследует шефа своей команды Франца Энгстлера и в турнирной таблице уступает ему всего одну позицию.

Ездить на российской машине навострился голландец Яап ван Лаген – в десятку лучших частников он попадает стабильно.



Концептуальная раскраска кузова не пошла на пользу Алену Меню. А может, просто неудобное было время: Джеймс Томпсон в ударе.





Причины, по которым «Хонда» превосходила БМВ, СЕАТы и «шевроле», пока неизвестны. Томпсон ездил без балласта и во всех предыдущих гонках.

лись фирменные логотипы LADA Sport. Теперь уже не придется выискивать, есть ли связь между частной командой «Русские медведи» и заводом. Однако официальные лица по-прежнему таинственно молчат о конечной цели проекта, и поэтому рискованно предполагать, что в скором будущем manufacturer Lada как раз и станет тем четвертым заводом-участником чемпионата мира.

Пока же «Русские медведи» выступают в Трофее «Йокогамы» – отдельном зачете для частных команд. Лучший из «медведей» голландец Яап ван Лаген – на девятом месте, и шансов забраться намного выше у него нет. Lada 110 как уступала весной, так и продолжает уступать иномаркам в надежно-



Имола и раньше-то не была узкой, а после реконструкции тем более. И все же многим на трассе не хватало пространства.

сти и, увы, в скорости. Виктор Шаповалов лишь в трех заездах по ходу сезона набирал очки. А Ладыгин в Имоле ничего выдающегося не показал, что вполне естественно для пилота, впервые севшего за руль 270-сильного аппарата после многолетней практики на спортивных картах, «восьмерках» и «калинах».

Андрей Романов, стартующий на БМВ-320 за немецкую команду «Ликви-Моли Энгстлер», после девяти этапов занимал пятое место. Совсем не плохо для дебютанта чемпионата мира, особенно если учесть, что уступает он лишь чемпионам Испании, Италии, Бельгии и Германии. И опережает чемпионов Турции и Дании. А ведь сам чемпионом России никогда не был. ЗР

Сезон настроения

В начале осени Национальная гоночная серия АВТОВАЗа посетила Россию после этапов в Киеве и Риге. Состояние некогда успешного турнира изучает Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин.

В 2007-м НГСА не проводили из-за финансовых затруднений, и год простоя явно не пошел ей на пользу. Никаких радикальных технических новаций, те же два ударных класса машин («Лада-Калина» и «Революшн»), вдобавок многие из ушедших пилотов обратно в фирменную заводскую серию не вернулись. Отчасти потому, что турнир необычно поздно стартовал – аж в июле.

К тому же расписание гонок долго оставалось неопределенным, в списке поначалу значились строящиеся трассы в Казани и Дорогобуже. К слову, их так и не достроили, перенеся все сроки «на потом» – теперь на 2009 год. Казань чуть ближе к тому, чтобы включиться в кольцевую жизнь страны: на «Высокой горе» уже уложили черновой слой асфальта.

Украина и Латвия значились в первоначальной версии календаря. Возможно, пункты не слишком удобные с точки зрения гонщиков. Зато, видимо, важные для завода – наглядный показ продукции в сопредельных государствах. В будущем планируют добавить Казахстан.

Особенно приятно, что задействовали автодром «Бикерниеки» на окраине Риги, считавшийся лучшим в СССР. Когда-то заводские пилоты ВАЗа одержали здесь немало побед. Предыдущие попытки провести в Латвии что-нибудь «сугубо российское» успеха не имели. А этап НГСА благополучно состоялся. Только вряд ли удалось впечатлить соседей мощью современного российского «кольца», скорее наоборот. В сегодняшнем виде тольяттинская серия – зрелище скромного уровня, и называть ее большими гонками или красочным шоу было бы явной натяжкой.

Картина на трассе в подмосковном Мячкове не слишком отличалась от выездных вариантов: семь машин в заез-

Трасса в Риге помнит времена, когда на старт выходило по 28 машин… Одно хорошо: НГСА проторила дорожку в Латвию, где «революции» впервые увидели в движении.



Главное открытие сезона НГСА – Владимир Шешенин. Он нашел общий язык со сложной в пилотировании «Революшн» и проигрывать в этом году не собирается.

«Калины» ведут плотную борьбу не только в первом повороте. Серия готова удвоить или утроить число пилотов в заезде, были бы желающие выступать.

де «революций» и десять «калин». При этом гонщиков со звездными именами почти нет – пожалуй, лишь Владимир Нечаев, многократный чемпион страны по картингу и кольцевым гонкам. Все его соперники по классу «Лада-Революшн» куда менее опытны. Тем не менее армавирцу в трех этапах лишь однажды удалось подняться на подиум, а безоговорочно командовал парадом 19-летний Владимир Шешенин из Екатеринбурга, выигравший все гонки.

Класс «калин» держится на плаву благодаря программе «АВТОВАЗ – новому поколению». В общих чертах суть ее такова: завод финансирует выступление юных пилотов. Один из пяти участников программы тольяттинец Павел Кальманович после трех этапов лидирует. Но в классе «калин» кипит упорная борьба – на трех этапах три разных победителя.

Планы НГСА на будущее вполне очевидны: расширять, повышать, увеличивать. Однако из всех наших гоночных серий эта наиболее зависима от генерального спонсора и соучредителя – АВТОВАЗа. А отношение к ней завода, в свою очередь, тесно связано с переменами в высшем руководстве. Вчерашнее не считало поддержку автоспорта архиважной задачей, нынешнее относится к гонкам с ярко выраженной благосклонностью: помимо возрождения НГСА, завод отрядил фирменную команду в раллийный чемпионат страны, курирует выступления частной команды «Русские медведи» в «туринговом» чемпионате мира WTCC и, похоже, проведет после многолетнего перерыва кольцевую гонку в черте города Тольятти. Такого размаха мы не видели уже давно. Надолго ли хватит пороха? **ЗР**

Ветер с востока

В Первоуральске завершился чемпионат России по кроссу в легковых классах. Интрига сохранялась до последнего – в каждом зачете на титул претендовали несколько пилотов. Результаты оказались неожиданными.

Лучшим среди пилотов дивизиона 1 (полноприводные иномарки) стал не главный фаворит и действующий чемпион, а Салават Фатхутдинов. Сергей Марочкин не слишком удачно выступил летом в Чусовом и Дмитрове, да и Александр Карасевич тоже. А многоопытный казанец был потрясающе стабилен: он лишь единожды не попал на подиум. И, хотя и не одержал ни одной победы, по сумме трех лучших результатов в пяти гонках стал чемпионом!



Не далось Марочкину и золото в дивизионе Д1А («восьмерки»). Здесь ему отменно оппонировал Владимир Норкин. Соперники чередовали победы и подиумы и к последнему этапу подошли ноздря в ноздрю. В напряженной борьбе в Первоуральске быстрее всех промчался москвич Сергей Загуменнов. Вторым стал Норкин, и при равенстве очков с Марочкиным в ход пошли «второстепенные показатели». У уральца они были лучше.

Фамильные ценности

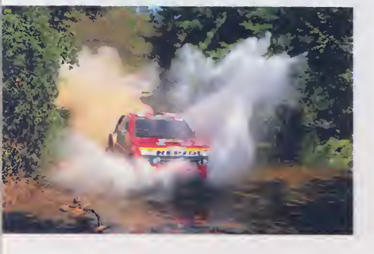
Виталий Петров неровно провел концовку чемпионата GP2. В Бельгии все получалось – пятое и третье места в заездах сделали россиянина призером этапа. А в итальянской Монце Петров дважды сошел с дистанции, очков не набрал и довольствовался седьмым итоговым местом – неплохим для старожила серии (Виталий откатал здесь второй полный сезон). Команда Петрова «Кампос» – победитель в командном зачете.

В остальном никаких чудес, предсезонные фавориты вполне оправдали ожидания. Самый опытный из пилотов GP2 итальянец Джорджио Пантано стал чемпионом с большим перевесом. Второй – Бруно Сенна, племянник Айртона Сенны. Третий – еще один бразилец Лукас ди Грасси, которому прочат блестящее будущее. Но для этого, разумеется, надо попасть в формулу 1. Пантано, например, там уже был – провел сезон-2004 в составе «Джордана», затем его услуги стали формуле 1 не нужны.

Пожалуй, наилучшие варианты развития карьеры у Сенны, которому немного мешает возраст (25 лет), зато очень помогает фамилия.



Прощание с «Паджеро»



Очередной победой завершил свою долгую и славную жизнь в ралли-рейдах прототип «Мицубиси-Паджеро». Стефан Петерансель отличился на португальском «Пакс-ралли» (этап «Дакар-серии»), опередив в шестидневной гонке на 16 секунд Карлоса Сайнса («Фольксваген-Туарег») и на полторы минуты – партнера по команде Люка Альфана.

На смену «Паджеро/Монтеро», в разных версиях выигравшему «Дакар» 12 раз, «Мицубиси» подготовила новый прототип «Лансер-MRX09». Он дебютирует также в Португалии, но уже на этапе Кубка ФИА по бахам. В конструкции «Лансер» сохранил мало общего с серийным – у него стальная рама, кузов из углеволокна, 260-сильный турбодизель V6.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11-й этап, ралли Новой Зеландии	
1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	3:58.48
2. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	0.17
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.41
4. П. Сольберг (Норвегия, «Субару-Импреза»)	2.48
5. У. Аава (Эстония, «Ситроен-С4»)	3.30
6. П.-Г. Андерссон (Швеция, «Сузуки-SX4»)	7.37
7. Т. Гардемейстер (Финляндия, «Сузуки-SX4»)	7.54
8. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус»)	8.35

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

7-й этап, ралли «Гуково»	
1. А. Желудов (Москва, «Субару-Импреза»)	1:38.52
2. А. Гаврилов (Вольск, «Субару-Импреза»)	2.09
3. А. Сокуренко (Сосновый Бор, «Мицубиси-Лансер»)	3.01
4. Т. Воробьев (Ярославль, «Мицубиси-Лансер»)	3.30
5. М. Кривоспицкий (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	6.17
6. А. Назаров (Ростов-на-Дону, «Мицубиси-Лансер»)	7.36

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После девяти этапов	
Пилоты	
1. И. Мюллер (Франция, «СЕАТ-Леон»)	80
2. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	68
3. Р. Райделл (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	62
4. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Лацетти»)	61
5. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	55
6. Й. Мюллер (Германия, БМВ-320)	52
Команды	
1. СЕАТ	241
2. БМВ	207
3. «Шевроле»	177
4. «Хонда»	42
Трофей «Йокогамы»	
1. С. Эрнандес (Испания, БМВ-320)	132
2. С. д'Асте (Италия, БМВ-320)	119
3. П.-И. Кортельс (Бельгия, «СЕАТ-Леон»)	102
4. Ф. Энгстлер (Германия, БМВ-320)	86
5. А. Романов (Россия, БМВ-320)	55
6. О. Тилеманс (Голландия, БМВ-320)	43

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, ИТОГИ

Дивизион 1	
1. С. Фатхутдинов (Казань, «Форд-Фокус»)	51
2. С. Марочкин (Н. Ломов, «Форд-Пума»)	47
3. А. Карасевич (Дмитров, «Форд-Фиеста»)	46
Дивизион 1А	
1. В. Норкин (Екатеринбург, ВАЗ-21083)	57
2. С. Марочкин (Н. Ломов, ВАЗ-21083)	57
3. П. Фадеев (Тольятти, ВАЗ-21083)	49
Дивизион «Волга»	
1. И. Кириллин (Н. Новгород)	140
2. В. Тютин (Н. Новгород)	113
3. В. Мартынов (Арзамас)	76

Со своим уставом



Совершенно неудержимые тюнингеры безумствуют в немецком ателье «Мансори» (Mansory). Подтверждение тому – доработанные скороходы «Мерседес-Бенц SLR McLaren» и «Феррари-599 GTB Fiorano». «Настройщики» осмелились хозяйничать у них под капотом. Шестилитровый двигатель «Феррари» снабдили механическим нагнетателем. Теперь Stallone (в переводе – «племенной жеребец») развивает 720 л.с. (на добрую сотню больше того, что выдает серийный образец), 340 км/ч максимальной скорости и 3,7 с уходит у него на разгон до сотни. Аналогичные показатели и у модели SLR, которую окрестили Renovatio («возрождение»): 700 л.с., 340 км/ч и 3,6 с.

Немало энтузиазма влили в экстерьер и салон. Но если роскошь последнего шокирует, то интерьер еще одного изделия мастеров ателье «Мансори» буквально затуманивает рассудок. Постеснявшись вмешиваться в механику Rolls-Royce Drophead Coupé, они все силы бросили на эстетическую составляющую и колеса.

630 кобыл на одного жеребца

Если вы никогда не видели арабского скакуна перед прыжком, то вот вам альтернатива: 630-сильный «Порше-911 Турбо» с допингом от Hamann. Первое, что цепляет взор, – непривычно низкая линия крыши. Это уменьшило аэродинамические потери, что дало выигрыш в максималке и – боже, кого это волнует! – экономии топлива. Посадку в седло «жеребца» облегчают двери: они открываются не как обычно, но и не уходят строго вверх. Такое вот эксцентричное решение без оглядки на конкурентов из «Ламборгини». Комплексный обвес завершает динамичный образ и, разумеется, помогает обуздать «скакуна» на высокой скорости.

Чтобы выжать из мотора на треть больше серийного, потребовалось заменить турбонагнетатели, установить спортивный воздушный фильтр и новый выпуск, а затем настроить блок управления. Все ухищрения позволили разгоняться до сотни за 3,3 с и развивать 359 км/ч.



Впереди планеты всей



Ателье JE Design скромно напоминает о том, что оно одно из самых шустрых. В подтверждение представляет аэродинамический комплект для нового «СЕАТ-Ибица», европейская премьера которого состоялась в середине лета, а российская – на ММАС-2008.

Те, кто ищет в машинах спортивные нотки, считай, уже их нашли. Несколько штрихов, нанесенных на кузов с помощью накладок из АБС-пластика, превратили дамскую любимицу в энергичного зверя. Боди-кит, как принято у немцев, не заменяет оригинальные бамперы, а лишь подчеркивает их контур. Сбоку версию выдают пороги, выполненные в том же напористом стиле, и 18-дюймовые колеса. Но даже с ними «Ибица» стала ближе к асфальту – благодаря заниженным на 35 мм пружинам.

Вскоре предложат и форсировку моторов.

Давид против Голиафа

У каждого крупного автопроизводителя есть придворное ателье, где дорабатывают серийные модели, будь то престижные седаны или городские хэтчбеки. К последним решил присмотреться Вадим Никишев. Фото: Константин Якубов, Константин Васильев.



Тест «зажигалок» B-класса мы запланировали давно. Непременным условием было участие… «Лады-Калина»! Вы спросите, разве есть у нее горячая версия, способная составить конкуренцию именитым маркам? Есть. По крайней мере так нам тогда казалось. Но завод не оправдал ожиданий, выпустив под именем «Калины-Спорт» практически серийный автомобиль. А обещанный прототип полноприводной версии с турбодвигателем завис на стадии доработок.

В итоге к Дмитровскому полигону стартовали заводской «Опель-Корса OPC» и частная «Калина» с турбомотором. Объединяет их принадлежность к одному классу и 1,6-литровые наддувные двигатели. Что же может противопоставить заводской продукции небольшой коллектив инженеров-энтузиастов, способен ли невзрачный Давид побить основательно подготовленного немецкого Голиафа?



В ПРАЩЕ ДАВИДА

Еще на шоссе тюнинговая «Калина» намекнула на внушительный потенциал. При напряженных обгонах она не только не отставала от «Опеля», но буквально утыкалась ему в корму, заставляя водителя сбрасывать газ. При том что турбонаддув немецкой машины, нагнетая в цилиндры воздух под давлением 1 бар, пробуждает 192 «лошади»! Впрочем, ничего удивительного: «Калина» заряжена серьезнее. Гораздо серьезнее.

В праще у «Давида» – турбонагнетатель TD04 от «Субару-Импреза WRX», выдувающий в пике ни много ни мало 1,2 бар. Давление наддува регулируется перепускными клапанами в пневмоцепи обратной связи и ограничивает производительность на трех низших передачах: 0,6, 0,8 и 1,0 бар соответственно.

Еще до установки турбины заменили коленвал, поставили оригинальные поршни и снизили степень сжатия до 8,5. В 16-клапанной головке расточили





Короткоходная подвеска – причина отрыва колеса в напряженном повороте. Но поворачиваемость все равно близка к недостаточной.



Разделив 192 на 1,6, получим литровую мощность «Корсы OPC». Она относительно невысока, зато завод гарантирует два года беспроблемной эксплуатации.

Салон немецкой машины, сохранивший врожденную игривость, на любителя. Дисплей навигации вовсе не бутафория: есть карта Москвы.

каналы, но оставили штатные распредвалы. И впускной ресивер, и выпускной коллектор-«паук» – самодельные. Датчик массового расхода воздуха, непригодный в схеме со сбросом воздуха в blow off (общепринятое название перепускного клапана), заменили датчиком абсолютного давления. При настройке системы, где используется широкополосный лямбда-зонд и контроллер «Январь» 5-й серии (штатный не пригоден для точной настройки), пришлось переделывать проводку. Интеркулер фронтального типа фирмы OBX разместили перед основным радиатором, его можно разглядеть в пасти огромного воздухозаборника.

Топливо – бензин А-95 – качает шестеренчатый насос Walbro с подачей около 200 л/ч, форсунки Bosch пропускают до 418 см³/мин. Вновь появилась обратка, чтобы поддерживать постоянный перепад давления относительно наддува в коллекторе. Расход топлива при предельной нагрузке – свыше 100 л/ч!

Замеры на стенде обещали 255 л.с. при 6000 об/мин и 315 Н·м при 4000–5000 об/мин – осталось проверить, как это воплотится в максимальной скорости и разгоне до сотни.

Пристрелочные заезды заставили тщательно подбирать стартовые обороты: недобрал – мотор проваливается даже не в турбояму, а в турбоовраг. Поднял повыше – избыток тяги срывает колеса в пробуксовку, которая не прекращается вплоть до третьей передачи, несмотря на самоблокирующийся дифференциал.

Впрочем, это неплохо: 5-ступенчатая коробка в сочетании с керамическим сцеплением Pilengo подвергается заоблачным нагрузкам, а проскальзывающие шины играют роль своеобразного демпфера, предохраняя трансмиссию от поло-



Самоблокирующийся дифференциал, с дной стороны, помогает управлять тягой, с другой – вносит неоднозначность в реакции автомобиля.

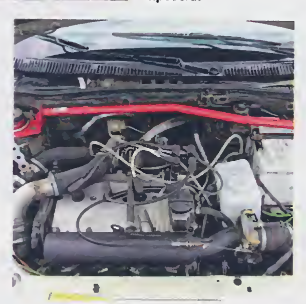
Салон «Калины» ничем не отличается от стандартного: маркий и гремучий пластик, тугие органы управления. Стандартная баранка делает четыре оборота от упора до упора.

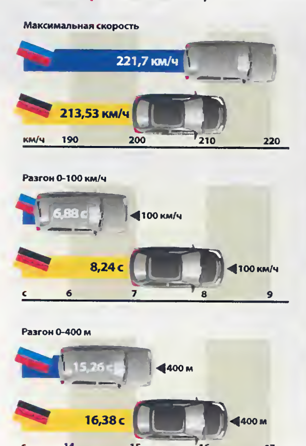
На стендовых замерах мотор «Лады» показал 255 л.с., на полигоне, вероятно, поменьше: компрессор не развивал максимального давления. Что будет через 50 тысяч пробега?

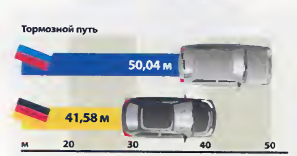
мок. Кстати, штатные приводы и шарниры в таком режиме выдержали 20 000 км и не подают признаков усталости.

А вот наша экспертная бригада утомилась. Совладать с турбо-«Калиной» совсем не просто. При каждом переключении ее резко ведет в сторону, а на максимальной скорости 225 км/ч (!) она болтается по «динамке», как мыло в ванне.

Не способствуют взаимопониманию машины с водителем стандартный рулевой механизм и минимально доработанные тормоза. Воображение невольно рисует летящий булыжник, вся











Трекшн-контроль на «Опеле» не мешает, а помогает быстрому старту. На «Ладе» противобуксовочная система – в руках, ногах и голове водителя.



В багажнике «Опеля» разместился стационарный компрессор для подкачки шин. Такую удобную опцию должны предлагать все автопроизводители!



Водительское сиденье UNP, установленное владельцем «Калины», удобнее серийного, но не идет ни в какое сравнение с «Рекаро-Спорт» на «Корсе».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Эластичность	Lada Kalina	Opel Corsa
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	8,66	5,77
60–100 км/ч (V)	–	7,52
80–120 км/ч (V)	12,6	8,24
80–120 км/ч (VI)	–	9,85

«Калина» – неплохая основа для создания горячего хэтчбека. Но эта задача по зубам лишь заводу или достаточно крупной тюнинговой фирме с большим опытом. Представленная турбо-«Калина» не конкурент комплексно доработанной иномарке от придворного ателье, хотя и обыгрывает ее по ряду параметров.

задача которого – поразить Голиафа и с тем уйти из памяти.

СИЛА ГОЛИАФА

«Корса ОРС» поначалу произвела впечатление нервной: острый руль (всего 2,5 оборота от упора до упора), жесткая подвеска, не позволяющая расслабиться на неровной дороге… Инженеры Opel Performance Center сделали все, чтобы владелец «Корсы» получил возможность проявить свое водительское мастерство. Короткие передачи, на которых мотор моментально выкручивается до максимальных 6500 об/мин, ударные переключения, чувствительные тормоза...

Однако все, как полагается, относительно. После прострелов на «Калине» немецкая машина показалась покладистой. Да, при интенсивном разгоне руль нужно держать крепче: сказывается силовое подруливание. Но и только! На максималке переговоры экспертов выглядят так: «Ну, сколько там, 215? Давай потихоньку разворачиваться, надо в обратном направлении замерить». В отечественном автомобиле на таком режиме все силы уходят на его обуздание, тут уж не до разговоров.

«Корса ОРС» действительно заметно уступила «Калине» в разгоне до сотни и максималке. Зато отыгралась в других дисциплинах – эластичности, торможении, управляемости. Не говоря уж о качестве, сбалансированности и надежности. После замеров выяснилось, что «Лада» могла быть… еще быстрее! Но от вибрации ослабло соединение выпускного коллектора и турбонагнетателя, уплотнительная прокладка прогорела – и мотор не выдал расчетной мощности. Осталось лишь привести слова хозяина машины, инженера-физика по образованию: «Это нисколько не оправдывает «Калину», а лишь доказывает: такого рода проекты – скорее конструктор для взрослых, чем настоящий спорткар». **ЗР**

ПОДРОБНОСТИ НА WWW.ZR.RU



Фолькер Морнинвег: Не тюнинг, а производство!

Президент компании Mercedes-AMG Фолькер Морнинвег скептически относится к слову «тюнинг». Его компания занимается инжинирингом, проектированием, созданием – чем угодно, но только не тюнингом. Все – или почти все – карты он раскрыл в эксклюзивном интервью Вадиму Крючкову и Вадиму Никишеву.



– В 2007 году в России продали больше 15 тысяч автомобилей «Мерседес-Бенц». Из них свыше 400 машин произведено подразделением АМГ. Как вы оцениваете свою долю на фоне общих продаж концерна?

– В России АМГ появилась недавно, для нас это перспективный развивающийся рынок. Если обсуждать только количество, в этом будет доля лукавства. Для производителя главный показатель все же не число реализованных автомобилей, а полученная прибыль. Вот с этой точки зрения результаты нас устраивают. Рост продаж тоже внушает оптимизм – в текущем году планируем их увеличить на 20 процентов.

– Кого вы считаете основными конкурентами АМГ – заводские автомобили других марок или продукцию фирм, дорабатывающих «Мерседесы»?

– В нашей нише тюнинговые ателье особой роли не играют. Если сравнить объемы продаж АМГ и, скажем, фирмы «Альпина», то станет ясно: мы выступаем в разных лигах. Поэтому своими основными конкурентами считаем мощные автомобили так называемого сегмента «перформанс». Это БМВ М-серии, «Ауди» с литерой S. И чистокровные спорткары «Бентли», «Астон-Мартин», «Феррари», «Порше».

– Очевидно, покупатель АМГ хочет получить эксклюзивный и, конечно же, самый мощный «Мерседес». В таком случае с какой целью в производственную гамму АМГ включены автомобили, схожие по характеристикам с заводскими? Сравним, например, S63 AMG и S600…

– Если брать голые цифры, то они действительно близки. Но стоит поставить эти машины рядом – разница сразу же заметна. В сравнении с серийным «Мерседесом» АМГ смотрится более спортивно, агрессивно и экстравагантно. Различаются и салоны. В АМГ спортивные сиденья с более развитой боковой поддержкой, иной руль, педали. То же можно сказать о субъективных ощущениях водителя от разгона, управляемости и т. д. У доработанного автомобиля жестче подвеска, острее управление, двигатель лучше отзывается на пе-

Стильное четырехдверное купе CLS63 AMG отлично смотрится в любых условиях.

Атмосферный 612-сильный V12 – топовый мотор для версии «Мерседес-Бенц S65 AMG».



даль газа. Образно говоря, «Мерседес-Бенц» – автомобиль для скольжения, а АМГ – для драйва. Успех на рынке и той и другой модели как раз и подтверждает – мы удовлетворяем потребности разных клиентов.

– Почему младших «Мерседесов» – автомобилей А- и В-классов нет в гамме АМГ? Ведь другие фирмы дорабатывают и их...

– Прекрасный повод рассказать, чем отличаются тюнинговые машины от моделей, созданных в АМГ. Классические тюнинг-ателье работают с отдельными узлами и агрегатами. Это не наш уровень. Когда инженеры «Мерседес-Бенц» проектируют новую модель, специалисты АМГ сотрудничают с ними на всех этапах ее создания. Цель – сделать серийную машину, с которой в дальнейшем будет удобно работать и нам. У АМГ собственная трансмиссия, ходовая часть, тормозная система и т. д. Объем переделок значительный, и это отражается на цене – мы же не будем трудиться себе в убыток! И на сегодня сложилось так, что С-класс – тот предел, на котором клиент еще готов доплачивать за серьезно заряженную версию. Подобный объем работ с машинами А- и В-классов приведет к такому росту цены, что они, скорее всего, перестанут пользоваться спросом на рынке.

– Крупная компания, тесные связи с «Мерседесом» – это уже не тюнинг, а что-то иное?

– Полноценное производство мощных автомобилей! У нас полностью комплектный автомобильный завод. Есть подразделения стайлинга, контроля качества, логистики, разработки и производства трансмиссий, двигателей и других агрегатов, даже своя система сбыта создана. У «Мерседес-Бенц», как и у всякого автогиганта, есть план разработки продукции, и мы встраиваемся в этот план. Это значит, что и над концепцией мы с первого дня работаем совместно. Скажем, при расчете платформы учитываются размеры, которые позволят без проблем монтировать наши колеса, трансмиссии, тормозные системы и другие комплектующие. Затем дороги на время расходятся: «Мерседес» работает над созданием серийных моделей, а мы проектируем заряженные.

– Компоненты АМГ могут попасть на конвейер «Мерседеса» в виде кит-комплектов или комплектующих?

– Разумеется, наши специалисты сотрудничают с «Мерседес-Бенц» не только на этапе разработки, но и в ходе производства моделей. Радиаторы, детали выпускной системы, тормоза и даже двигатели, сделанные АМГ, можно монтировать на серийных линиях.

– Кстати, двигатель от АМГ – это модернизированный мерседесовский агрегат?

– Раньше мы работали только с серийными моторами. Получали с завода, разбирали, вносили изменения, собирали обратно. Скажем, ставили компрессоры, как на агрегате 55 AMG. Теперь ситуация изменилась. Например, двигатель 63 AMG мы сконструировали и сделали сами от и до. Но так поступаем не всегда. Все зависит от обстоятельств. Если серийный мотор нас устраивает как объект для доработки, то идем по первому пути. Если нет – создаем оригинальный двигатель.

– Знаменитый «Мерседес-Бенц Мак-Ларен SLR» собирают в Великобритании на заводе одноименной команды формулы 1. Неужели этот суперкар комплектуют серийным мотором?

– Конечно, нет. Это как раз оригинальная разработка АМГ. Мотор и спроектирован, и производится у нас.

– А как складываются отношения столь серьезной фирмы с автоспортом?

– Наши болиды участвуют в чемпионате DTM, автомобили безопасности на трассах формулы 1 – это продукция АМГ. Кроме того, выпускники фирменной Академии водительского мастерства сдают заключительные экзамены на боевых машинах! Таким образом, наша деятельность распространяется на все сферы автомобильного мира. Точнее, на его лучшие проявления. ЗР

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Ателье AMG появилось 1 июня 1967 года стараниями Ауфрехта и Мельхера, их имена и зашифрованы в первых двух буквах названия. Третью подарил городок Гроссаспах, родина Ауфрехта.

Фирменным блюдом компании стала форсировка двигателей люксовых «мерседесов-300SE» серии W109. Именно такой, но в удлиненной (!) версии и с форсированным до 428 л.с. мотором занял второе место в 24-часовом марафоне в Спа. Было это в 1971 году.

Возвращение в гоночный мир состоялось в 1986-м, когда ателье стало готовить двигатели для машин класса DTM, а еще более тесное сотрудничество с «Мерседес-Бенц» началось в 1993-м с появления седана C36 AMG. Спустя шесть лет контрольный пакет акции приобрел концерн Daimler, окончательное слияние произошло в 2005 году.

Сегодня в компании Mercedes-AMG силами более 750 человек ежегодно производят свыше 20 000 двигателей. Большая часть поступает на конвейер «Мерседес-Бенц», но эксклюзивные машины Black Series собирают в собственном центре AMG Performance Studio. Можно предположить, что к ним присоединится и суперкар SLC (по неподтвержденной информации, так будет называться преемник Mercedes-Benz McLaren SLR), выпуск которого запланирован на 2010 год .

Редкий подарок

Говорят, у кошки девять жизней. Сколько их у этой аристократичной английской «кошки», предположить трудно, но, похоже, именно сегодня «Ягуар» не только празднует 60-летие модели XK, но и переживает реинкарнацию. Прием по случаю юбилея посетил Константин Васильев. Фото автора и компании «Ягуар».

Почему реинкарнация? Потому что фордовскую эпоху для британской марки сложно назвать успешной. Напомним, что «Форд» в 1989 году приобрел «Ягуар» за 2,4 миллиарда долларов. Убытки по итогам второго квартала 2006 года вынудили руководство американского концерна начать реструктуризацию производства и выставить марку на торги. Если бы не амбициозный порыв команды Яна Каллума, шеф-дизайнера «Ягуара», породивший на смену модели S-Type дерзкий и заводной XF, гордость британской автомобильной промышленности имела все шансы закончить свою историю.

Но этого не произошло: в июне завершилась сделка по продаже двух марок – «Ягуар» и «Ленд-Ровер» – индийской компании «Тата моторс». Новое руководство утверждает, что «индианизации» марки не произойдет. Трудно поверить, учитывая, что в Великобритании проживает крупнейшая индийская диаспора.

Так или иначе, «ягуаровцы» сегодня могут облегченно вздохнуть. Что они и сделали вместе с группой журналистов из России, продемонстрировав потенциал моделей XK и XKR в городе и на гоночной трассе. Где, как не на легендарном «Нюрбургринге», может отмечать юбилей производитель спортивных автомобилей, чья история началась на Лондонском автосалоне в 1948 году! Именно там «Ягуар» показал модель XK120 – прообраз современного XK.

Спорткар нынешнего поколения – своеобразная дань прошлому. Традиции здесь настолько сильны, что совершенно не годящиеся для комфортной перевозки пассажиров задние сиденья по-прежнему отображаются в посадочной формуле 2+2. Но это для XK не недостаток, потому как он создан для того, кто в атмосфере роскоши выезжает из своего офиса на Новом Арбате, чтобы без напряжения потолкаться в пробках и по возможности «притопить», выбравшись на Рублевское шоссе.



XKR-S доступен только с кузовом купе в ультимативно-черном цвете и в количестве 200 экземпляров. Ориентировочная стоимость в Европе – 170 000 евро, на родине – 80 000 фунтов. Это отличный пример заводского тюнинга модели XKR.



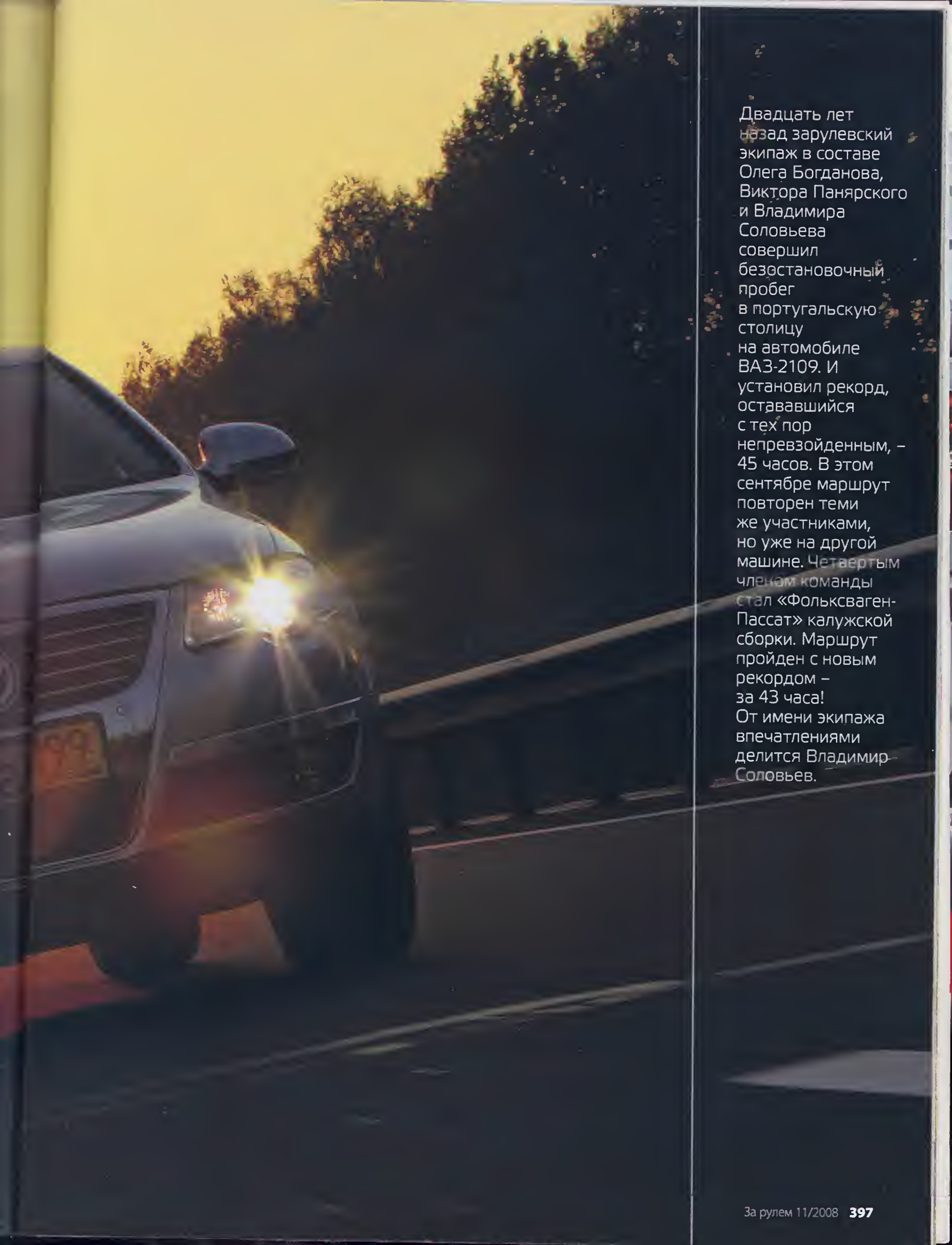
XKR, как и родственные модификации, отнюдь не бескомпромиссный спорткар. Роскошная отделка салона убедительно подтверждает это. По уровню комфорта сей «Ягуар» расположился где-то между «Мерседесом» и «Бентли».

В режиме Track Mode системы стабилизации позволяют немного пошалить, допуская сносы. Чтобы совсем отключить электронику, кнопку на центральной консоли придется держать томительные 10 секунд.

Но специалисты «Ягуара» все же вняли упрекам поклонников, обвинявших создателей в нехватке спортивного духа, и приготовили для них своеобразный подарок: модель XKR-S. Двигатель мощностью 420 л.с. и трансмиссия остались от модели XKR. Заводской тюнинг изменил лишь алгоритм их взаимодействия. Разгон до сотни занимает прежние 5,2 с, но максимальные 280 км/ч достигаются чуть быстрее. Аэродинамический обвес вопреки законам жанра не только улучшил прижимную силу, но и снизил лобовое сопротивление. Лавина изменений обрушилась на подвеску и тормозную систему. Пожалуй, теперь можно простить и отсутствие полного привода, и багажник, больше похожий на бардачок, и формальные 2+2. Вот только простить смогут лишь 200 поклонников марки – именно таким тиражом будет выпущена модель XKR-S. ЗР

Правильный ветер





Двадцать лет назад зарулевский экипаж в составе Олега Богданова, Виктора Панярского и Владимира Соловьева совершил безостановочный пробег в португальскую столицу на автомобиле ВАЗ-2109. И установил рекорд, остававшийся с тех пор непревзойденным, – 45 часов. В этом сентябре маршрут повторен теми же участниками, но уже на другой машине. Четвертым членом команды стал «Фольксваген-Пассат» калужской сборки. Маршрут пройден с новым рекордом – за 43 часа! От имени экипажа впечатлениями делится Владимир Соловьев.

ИЗ БОРТОВОГО ЖУРНАЛА

23 сентября, вторник, 05.40

Предстартовая подготовка и фотосессия. Пожелать нам доброго пути пришли родные, друзья и главы российских представительств компаний «Фольксваген» и «Мишлен» господа Виттеманн и Феди. Они волнуются не меньше нашего, ведь это их техника сдает экзамен, придуманный неугомонными зарулевскими журналистами.

06.00

Бой кремлевских курантов, последние напутствия. В 06.02 мы уже катим вдоль Кремлевской набережной – к Лиссабону. Увы, Манежной площади (места старта 20 лет назад) как таковой больше нет: на ее месте торговый центр. Поэтому стартовали от собора Василия Блаженного.

06.12

Пересекаем границу Москвы = МКАД. В случае чего время можно считать формально от городской черты. Лишними 10 минут никогда не будут. В руле Богданов. Очередность решили не менять: именно Олег выводил «девятку» со старта 20 лет назад. За штурмана – Виктор Панярский, а я, настроив навигацию, – спать.

Но не спится: волнение слишком велико. Подумать только, мы снова той же командой мчимся в Лиссабон!

07.40

Совсем рассвело. Пройдено 213 километров. Здесь нас поджидает фотограф, чтобы запечатлеть автомобиль в движении. Снижаем скорость, перестраиваемся.

Прямой выход в эфир на радио «Россия FM». Коллеги и слушатели с интересом следят за ходом пробега, поддерживают нас. Я осторожно прогнозирую, что 20 лет спустя мы сделаем дорогу из Москвы в Лиссабон короче.

09.05

Первая смена: отмахали 409 километров. Темп очень хороший. средний расход – 12,6 литра на сотню. На бензоколонке, пока 57 литров вливаются в бак, Олег, который был за рулем, и я бежим в туалет. Машину заправляет штурман. Потом Виктор отгоняет «Пассат» на стоянку, запирает и спешит по нашим стопам, а мы рассчитываемся за бензин. Через считаные минуты экипаж снова готов стартовать.

09.30

Белорусская граница для машин с российскими номерами – формальность. Слегка притормаживаем на посту, но нам машут: проезжайте, мол.

12.05

Моя очередь вести «лиссабонский экспресс». Дорога пустынна, плоской широкой лентой она уходит к горизонту.

На ровном участке не грех прибавить! «Пассат», обутый в правильные шины, позволяет это. Средняя скорость на въезде в Польшу достигает 133 км/ч.

Польша, вошедшая в Шенгенскую зону в декабре прошлого года, впускать к себе не торопится. Почти час мы провели, зависнув на мосту через Буг, на нейтральной полосе, еще полчаса заняли формальности.

Когда граница единой Европы осталась позади, средняя скорость упала до 110 км/ч. Мы имеем пусть минимальный, но резерв, и он тает на глазах. К Варшаве из-за повсеместного дорожного ремонта приходим с двухчасовым опозданием против графика. Но это обстоятельство непреодолимой силы: ремонтные зоны на многих участках не имеют объездов, поток, регулируемый входными светофорами, поочередно движется по одной полосе, у каждого светофора задержка по 10–15 минут.

Варшаву помог пройти электронный навигатор. Не знаю, сколько пришлось бы поплутать без него по польской столице. А в первом лиссабонском пробеге роль проводников по незнакомому для нас городу взяли на себя сотрудники «Автоэкспорта». К выезду из Варшавы средняя падает до 96 км/ч. Мрачное настроение усугубляет противный мелкий дождь.

24 сентября, среда, 00.40

Въезд в Германию. После польского котла, в котором мы варились 10 часов 40 минут, германские дороги показались раем небесным. Поэтому засыпаю решительно и бесповоротно: уверен, что отставание мы наверстаем. Олег держал стрелку спидометра за 200.

06.01

Бельгия. Среднюю скорость подняли до 101, нас снова переполняет надежда на успех.

07.25

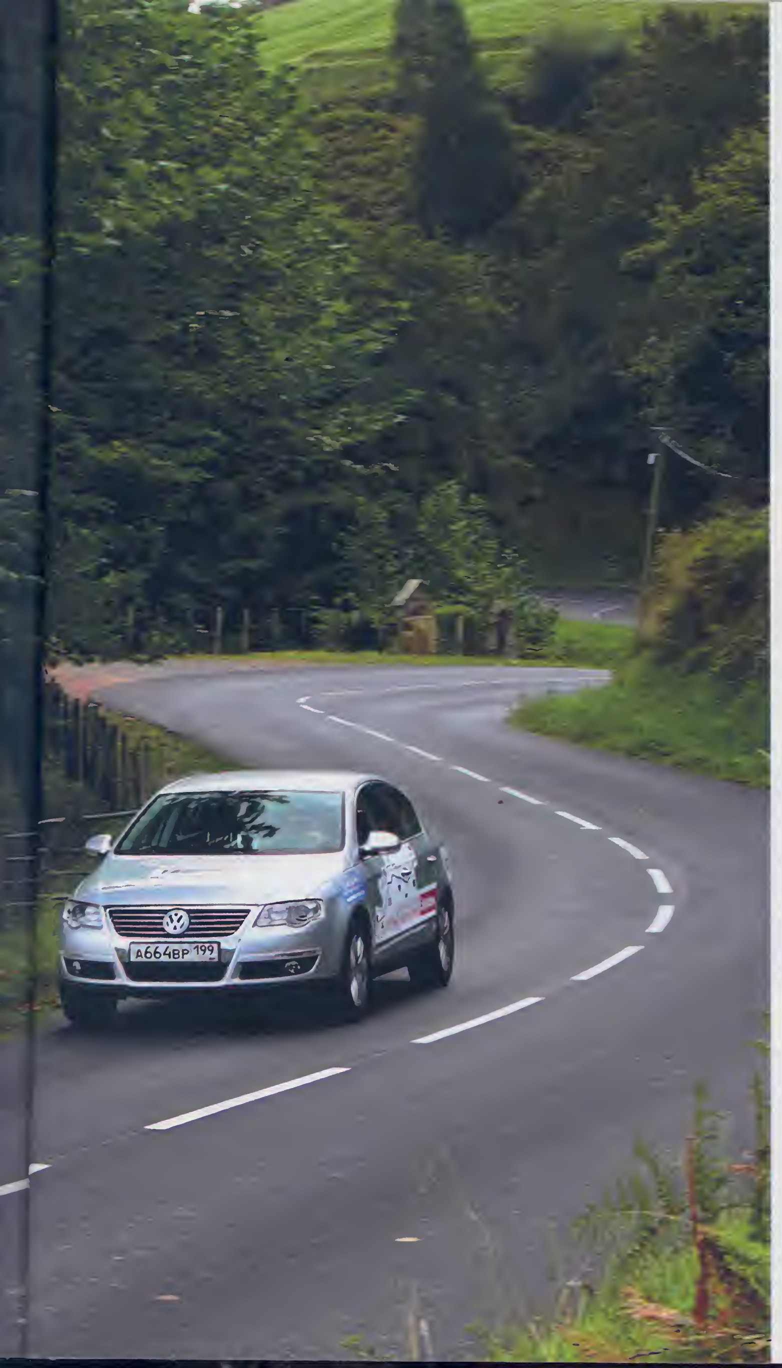
Франция. С нарушителями скоростного режима здесь очень строги. Скорость на автостраде ограничена 130 км/ч, но все едут немного быстрее, этак 145–149. За превышение разрешенного максимума на 20 км/ч можно поплатиться штрафом в 45 евро. Превышение на 20–40 км /ч наказывают отъемом 90 евро. Штраф за 40–50 км/ч сверх установленного предела – 135 евро, вдобавок можно лишиться водительских прав. Поэтому все так и едут, деликатно превышая лимит на 15 км/ч. Нас такой режим устраивает, главное – стабильность и ритмичность хода, в этом залог успеха. Так мы подняли среднюю до 104 км/ч.

11.05

Из-за пробки средняя скорость падает до отметки 99 км/ч. Неужели не уложимся в наши 45 часов? От этой мысли становится не по себе.

Хмурые тучи постепенно рассеиваются, проглядывает солнышко, выезжаем на дорогу А10 – берем курс на юго-запад. Именно в этом направлении дуют пассаты в Северном полушарии. Нам по пути! Это добрый знак для нас.

К Бордо среднюю скорость удалось поднять до 103 км/ч.



20 ЛЕТ НАЗАД

Португальцы первыми начали! Воодушевившись ветром перемен, который гулял тогда по шестой части суши, они примчались из Лиссабона на автомобиле в Москву. Путешествие между двумя «крайними» европейскими столицами заняло – неслыханное дело! – всего 51 час 30 минут. Так быстро попасть за «железный занавес» прежде едва ли удалось бы. Наши, как обычно, решили поддержать. Проектов было несколько, даже неуклюжий «По ленинским местам в Европе» – на «москвичах-2141» с неизбежной для этих машин техничкой и непременной партийной делегацией в автобусе сопровождения. И в качестве ответа португальцам – заезд в тот самый Лиссабон, где Ильич, правда, не бывал. Не состоялось: смета превзошла все мыслимые пределы и ее попросту не утвердили. Перчатку, брошенную португальцами, поднял журнал «За рулем». Идею скоростного пробега на одном автомобиле поддержали в Минавтопроме СССР и отделе промышленности ЦК КПСС. И через 45 часов после старта на площади 50-летия Октября (ныне она снова стала Манежной) зарулевский ВАЗ-2109 финишировал в португальской столице.
Потом эта машина выставлялась на Парижском автосалоне, еще позже португальцы неоднократно пытались превзойти рекорд – и всякий раз безуспешно. Однажды они даже повернули восвояси из-под Варшавы, поняв, что и в этот раз русский график движения им не по зубам. И вот в год 80-летия «За рулем» решил повторить лиссабонский бросок тем же экипажем. Ведь только мы, проделавшие этот путь 20 лет тому назад, могли по-настоящему оценить, как изменилась Европа, понять, насколько вырос технический уровень автомобиля, наконец, узнать, каким он окажется для нас, маршрут Москва – Лиссабон третьего тысячелетия?



Торжественное вручение буханки черного хлеба от «За рулем» и послания Юрия Лужкова в мэрии Лиссабона.

В Порту наш «Пассат» приняли в компанию раритетных авто.



ИЗ БОРТОВОГО ЖУРНАЛА

17.15

Испания. Как водится, над ней безоблачное небо. Прекрасная, слегка петляющая в горах дорога. Ограничение в 120 км/ч, похоже, никто из испанских водителей всерьез не воспринимает, все едут за 150. Мы тоже стараемся держаться в потоке, не создавая помех другим участникам движения. К португальской границе, на 4209-м километре пути, наш «Пассат» выходит на среднюю 106 км/ч.

25 сентября среда, 01.00

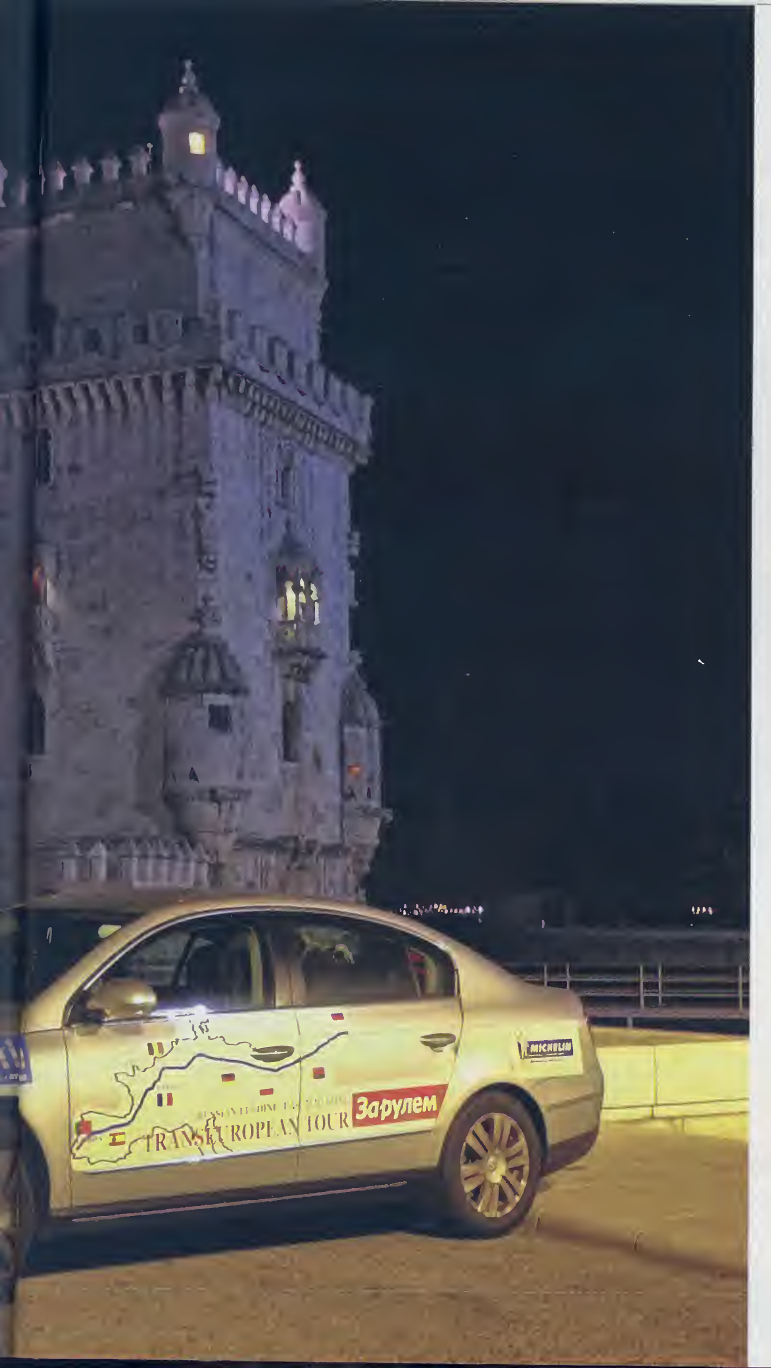
Въезд в Лиссабон, платные турникеты. Двадцать лет назад у нас не было с собой португальских денег. Были марки, франки, доллары, а обменник ночью не работал – пришлось терпеливо ждать, пока приедут из посольства. А теперь, кажется, можно расслабиться. Но мы еще не осознаем, что побили собственный рекорд! Новое достижение – 43 часа от старта в Москве до финиша в Лиссабоне.

К башне Белем в центре города подкатили через 15 минут с эскортом португальской полиции на мотоциклах с мигалками. Этот сюрприз приготовило российское посольство.

* * *

Что помогло успеху? Маршрут стал чуть короче, границ меньше. Да и накопленный опыт: представьте себе, за весь путь мы не создали ни одного повода для вмешательства полиции. Слаженная команда трех повзрослевших «мушкетеров» работала как единый организм, нацеленный стать лучшим на перегоне Москва – Лиссабон.

И потом, правильный автомобиль – «Пассат». Вместе с ним мы всегда шли по ветру.



ТЕХНИКА РЕКОРДА

Двадцать лет тому назад самым технически совершенным автомобилем, выпускавшимся в СССР, был ВАЗ-2109 с 5-ступенчатой коробкой и 1,5-литровым двигателем. Конкурентов переднеприводному ВАЗу в стране в то время не существовало. Он понравился и за рубежом – после пробега Португалия даже рассматривала возможность строительства сборочного завода.

Сегодня выбор авто уже не так политизирован. В России развернуто производство десятка зарубежных марок, они стали доступны российским автомобилистам. И никого уже не удивляет, что любой современный автомобиль, наш или нет, способен выдержать несколько десятков часов движения на скорости, близкой к максимальной. Мы остановили свой выбор на «Пассате», собранном в Калуге, – ехать на машине, выпущенной в России, стало традицией.

Шины были ахиллесовой пятой «девятки», готовившейся стартовать в 1988-м. Ни одни отечественные не выдерживали и трех часов езды на скоростях под 170 км/ч. Спасательным кругом оказался комплект «Мишлен-Спорт», который чудом удалось пробить через «Автоэкспорт» незадолго до старта. На сей раз мы тоже остановились на продукции «Мишлен» – выбрали Primacy HP. Они прекрасно держат влажную дорогу (осень!), к тому же рекомендованы производителем автомобиля.

Взяли в машину и навигационную систему «Кларион» – залог того, что случайный заезд в Нидерланды, как в 1988-м, нам не грозит. Она пригодилась! Когда при въезде в Португалию исчез указатель «Лиссабон», электронный путеводитель выручил с выбором направлений.

Перед масштабной операцией провели разведку боем: доехали на «Пассате» до Бреста и обратно.

МОСКВА – ЛИССАБОН: 43 ЧАСА, 4535 КМ



Как и двадцать лет назад, на обратном пути об автомобиле-рекордсмене говорили на Парижском автосалоне. Экипаж и главный редактор «За рулем» встречаются с главой концерна «Фольксваген» д-ром Винтеркорном (на фото слева).



Олег Богданов отдыхает после выезда из Парижа. Сон на заднем сиденье – трудная работа, которую нужно выполнить в отведенное время. В голове постоянно крутятся пройденные километры. Да еще спать днем мешает естественный ритм человека.



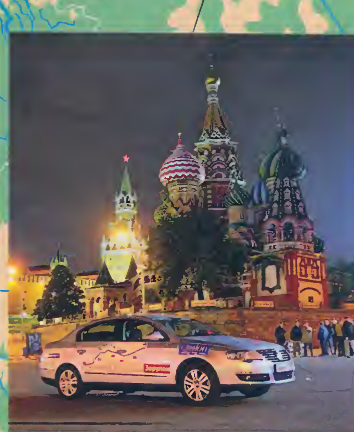


Любопытно, но на финише в Лиссабоне мы чувствовали меньше усталости, чем двадцать лет назад. Современные автомобили стали комфортабельнее плюс правильный график путешествия. Из 43 часов у нас была только одна ночь.



За рулем Виктор Панярский. Чтобы отработать маршрут максимально эффективно и безопасно, днем меняемся каждые три часа, ночью – каждые два.

Главная трудность всего путешествия по матушке-Европе – возросшая плотность дорожного движения. В Польше, где дорожная сеть не отвечает современным требованиям и доминируют узкие дорожки, мы потеряли слишком много времени.



Старт на Васильевском спуске. Надежды на рекорд есть: между Москвой и Лиссабоном теперь всего одна граница. Дорога стала короче: стараниями Европейского сообщества новая магистраль пересекла север Испании, соединившись в Португалии с трассой на Лиссабон.

ПОДРОБНОСТИ НА WWW.ZR.RU

Новый рекорд «За рулем» – 43 часа от самой восточной до самой западной столицы континентальной Европы. Мы живем совсем рядом... если быстро ехать на автомобиле.

Редакция и экипаж благодарит спонсоров пробега – фирмы Michelin и Clarion за помощь и поддержку. Спасибо поклонникам «За рулем» на пограничном переходе в Бресте и в посольстве России в Лиссабоне.







Последняя дюжина



Его карьеру на взлете прервала война, да и после нее «Линкольн-Континенталь» первого поколения выпускали недолго. Он стал последним из американских автомобилей с двигателем V12. С редкой машиной общался Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.

«Линкольн-Континенталь» дебютировал в 1939 году с мотором V12 объемом 5 л (125 л.с.) и трехступенчатой автоматической коробкой передач. Модернизированный вариант стартовал осенью 1941 года. После войны автомобили выпускали в 1946–1948 гг. Всего построили 3334 экземпляра.



Нет уж, в город не поеду! Постоянно просчитывать траекторию, примеряя причудливые изгибы огромного кузова к современному транспортному водовороту? А развернуться где-нибудь на тесной стоянке? Достаточно подумать о длиннющим хвосте, и делать этого совсем не хочется. Ведь такой кабриолет вполне мог жить не только в тени небоскребов – в стране Теодора Драйзера, но и в провинциальной Америке Уильяма Фолкнера и Роберта Уоррена. Вот и прокатимся по тихим дорожкам – скажем, где-нибудь западнее Индианы. Только сначала покрутим ручку массивного сверкающего приемника. Что это? Ну конечно, мелодия из «Серенады Солнечной долины»...

ШИРОКА, ГЛУБОКА, ДЛИННА

Кажется, единственные плоские поверхности в «Линкольне» – головки и блоки цилиндров. Все остальное изогнуто по лекалам фантазии детройтских стилистов. Команду создателей «Континенталя» возглавлял, кстати, Эуген Т. Грегори (для друзей просто Боб), приятель самого Эдсела Форда, сына автомобильного короля и идейного вдохновителя «Континенталя».

Серая брезентовая крыша огромной машины, сияющей благородно-черным и нарядно-блестящим (хрома хватило бы на пяток европейских малолитражек), выглядит как-то наивно. Долой ее! Две нехитрые застежки у ветрового стекла и… никаких мускульных усилий! На приборной панели – кругляк. Чтобы убрать крышу, его вытягивают, сложить – вдавливают. Логично! Только сначала нужно завести мотор: гидравлический крышеподъемник, как и электрические стеклоподъемники, – устройство энергозатратное. Под длиннющим капотом неторопливо басит мотор, где-то в недрах кузова рокочет привод – крыша не торопясь легла между задним диваном и багажником. Правда, иногда, приостановив процесс, ее требуется поправить руками. Но, согласитесь, это совсем не обременительно.

Осталось сдвинуть селектор автоматической коробки. У ручки всего три положения: нейтраль, вперед и назад, никакого «паркинга». Забывший поставить машину на ручник рисковал найти ее где-нибудь под горкой…

Чтобы стронуть огромный автомобиль, нужно нажать педаль довольно глубоко, но и с осторожностью. Стоит неаккуратно вдавить ее ближе к полу, и машина, мощно рыкнув, проявляет удивительную для своего имиджа прыть. Конечно, по сравнению с некоторыми нынешними авто «Линкольн» – медлительный увалень, но иных современников сделает без напряжения.

И как все-таки они ездили на таких дредноутах в своих чикагах и нью-йорках? В ворота фермы попасть и то страшновато с первого раза! Нет, именно здесь «Линкольн-Континенталь» в своей стихии! Уверенно, но не торопясь, вальяжно машина плывет под ярким и теплым солнцем, оглашая патриархальные окрестности негромким порыкиванием дюжины цилиндров и мелодией оркестра Глена Миллера. Сзади остается не только дорожная пыль, но и все проблемы…

Поведение кабриолета тоже располагает к спокойствию. Авто с огромной базой и длиннющими рессорами сзади игнорирует все и всяческие неровности. А водитель изолирован от дороги еще и гигантским кожаным диваном. Такой, кстати, не стыдно поставить в бюро преуспевающего адвоката или врача. Сердце, помимо солнца, греет надпись на огромном красноватом, почти прозрачном ру-

Вот такой автомобиль заслуживает эпитета «просторный». Достаточно откинуть спинку и войти в него с достоинством.





Под приборной панелью блок управления вентиляцией и отопителем, выше кнопка стартера, над ней рычажок крыши, правее – стеклоочистителя.

ле – Limcoln Twelve. Двенадцать цилиндров – мечта любого американца! Больше к 1940-му было только на «кадиллаках», а после войны – ни на одной другой американской машине.

Резко дергать этот роскошный руль? Нонсенс! Мы же в Америке, где даже на овальных гоночных трассах управляемость не самое востребованное свойство. А процесс покачивания баранкой, чтобы выбрать люфт и почувствовать связь руля с колесами, на невысоких скоростях даже приятен – создает ощущение единения с машиной. Тормоза у «Линкольна» неплохие – лучше, чем ожидаешь от столь массивного и пожилого автомобиля, который нетопливо, но очень старательно везет меня через десятилетия…

ОТ ПЕРЛ-ХАРБОРА ДО ТРЕТЬЕГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

Худшего времени для дебюта не придумать! 1942-й модельный год начался в сентябре 1941-го. Правда, пока еще Штаты жили сытой, веселой жизнью, в которую прекрасно вписывался обновленный «Континенталь» (первая версия стартовала в 1939-м) с дюжиной цилиндров общим объемом 5 л. Как далеки от воюющей Европы интересы американцев! В прокат вышла «Серенада Солнечной долины», на го-



ре Рашмор в Южной Дакоте открыли барельеф четырех президентов. Но японцы уже планируют налет на Перл-Харбор… Страна официально вступила в войну, производство легковых машин свернули. «Линкольнов» к этому моменту сделали всего 336.

Возобновили выпуск в 1946-м. Истосковавшиеся американцы с удовольствием покупали и довоенные модели, но продержаться на них компаниям удалось недолго. Наступали новые времена, появились иные фильмы и мелодии, техника тоже не стояла на месте. В 1946-м, когда «Линкольн-Континенталь» стал официальным пейс-каром на гонках «Инди-500» (очень почетная в США роль), компания IBM показала первый электрокалькулятор…

Впереди – новый золотой век американского автопрома. Бензин еще будет потоком течь через огромные, как кастрюля для большой семьи, карбюраторы. Еще очень и очень не скоро конструкторам придется экономить на стали, хроме и коже. Но никогда уже в США не будут серийно делать 12-цилиндровые двигатели. А монументальные, но плавные линии кузовов сменит агрессивная аэрокосмическая стилистика.

В 1948-м «Линкольн-Континенталь» первого поколения сменила модель «Космополитен» (позднее исходное именование возродят). Годом раньше родился черный кабриолет, с которым так не хочется расставаться. Мы с машиной еще немного задержимся между каким-нибудь маленьким сити и еще менее крупным, «гордящимся присутствием на карте» тауном, проплывая под закатным солнцем вместе с оркестром Глена Миллера. ЗР

Редакция благодарит Мариса Межапуте – коллекционера, директора юрмальского Клуба старой техники за предоставленный автомобиль и Думу города Юрмала за помощь в организации съемки.

От Вацлава да к дизелю

Более века назад механик Вацлав Лаурин и книготорговец Вацлав Клемент организовали предприятие в городе Млада-Болеслав. Так началась история фирмы «Шкода», к которой прикоснулся Максим Сачков. Фото автора.

Компаньоны-тезки начинали с производства велосипедов, потом стали выпускать мотоциклы, а в 1905 году появился первый автомобиль – «Лаурин-Клемент тип А» (ЗР, 2005, № 12). Двигатель объемом 1055 см^3 развивал 7 л.с., приводил через трехступенчатую трансмиссию задние колеса, а максимальная скорость достигала 40 км/ч. Фирма «Лаурин-Клемент» быстро превратилась из маленькой велосипедной фабрики в крупнейшего в Австро-Венгрии производителя мотоциклов и автомобилей. Помимо легковых моделей чешское предприятие выпускало небольшие грузовики, автобусы, сельхозтехнику и даже авиационные моторы. Но после первой мировой войны, дабы остаться на плаву, ему пришлось войти в состав машиностроительного концерна «Шкода». Под этой маркой производили и дорогие легковые модели, и компактные, бюджетные.

История повторилась, но уже на новом витке. В конце прошлого века «Шкода» утратила самостоятельность, став собственностью немецкого автогиганта «Фольксваген». Но марка не умерла – в Млада-Болеславе по-прежнему выпускают «шкоды». А неподалеку от завода расположена уникальная музейная экспозиция: 100-летняя история чешской фирмы под одной крышей. Тут же заводская реставрационная мастерская, где восстанавливают старые модели, а над ней так называемый депозитарий, в котором собраны редкие прототипы. Заглянем? ЗР

Заводской прототип 739 (1977 г.) должен был прийти на смену спортивной «Шкоде-130RS», самой успешной из чешских гоночных машин за всю историю фирмы. Но дальше опытных образцов дело не пошло.

Прототип 762 (1977 г.) – попытка уйти от заднемоторной компоновки. В нем пробовали классическую схему: привод на задние колеса, двигатель впереди. Более того, на этой машине обкатывали автоматическую трансмиссию.



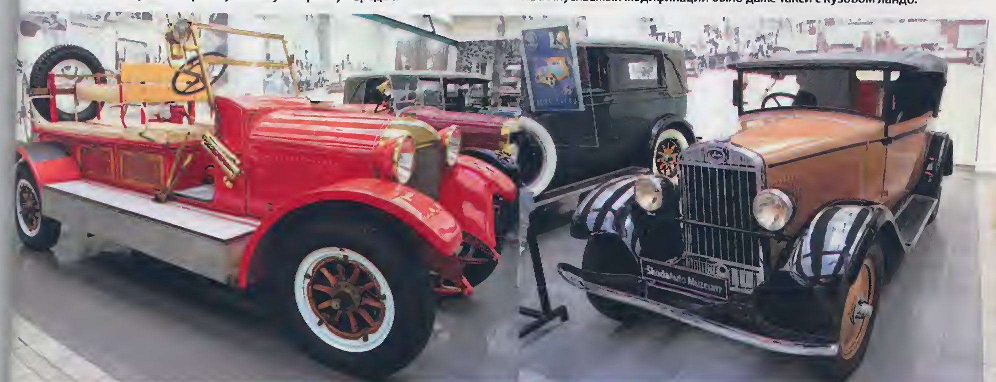


Прототип заднемоторной «Шкоды-1000МВ» (МВ – Млада-Болеслав) с кузовом универсал создали в 1963-м. Через год стартовало серийное производство ставших очень популярными седанов, а «вагон», к сожалению, так и остался на запасном пути. Для поклонников редкостей – лакомство!

«Шкоду-645» 1930 года отреставрировали в мастерской музея, на это ушло 340 дней. Всего с 1929 по 1934 год сделали 758 автомобилей с шестью вариантами кузова. Развивать скорость до 90 км/ч машине позволял шестицилиндровый мотор с водяным охлаждением объемом 2492 см^3 и мощностью 45 л.с.

Один из уникальных экспонатов музея – автомобиль пожарной службы на базе «Лаурин-Клемент тип Mf», сделанный в 1919 году. Двигатель объемом 4713 см^3 и мощностью 50 л.с. передавал крутящий момент на задние колеса через четырехступенчатую коробку передач.

В 1930-м появилась самая компактная на тот момент модель – «Шкода-422». На нее устанавливали менее мощный, чем на дорогой «Шкоде-430», – 22-сильный мотор с трехступенчатой коробкой. В перечне выпускаемых модификаций было даже такси с кузовом ландо.



Спустя год после окончания второй мировой войны свет увидела «Шкода-1101» (тип 938). Первой появилась машина под именем «Тудор» (two door – две двери). Впрочем, по привычке и автомобили с четырьмя дверями, появившиеся позже, называли «тудорами».

Родстер «Шкода-Популяр» (1936 г.) с 22-сильным двигателем объемом 995 см^3 расходовал на 100 км всего 7 л бензина и был сенсационно дешев – 17 800 крон. В семье «популяров» наряду с седанами и кабриолетами были также фургоны и даже военные машины.



ИСТОРИЯ ОЖИВАЕТ

Любопытно смотреть на живые легенды, часть из которых намного старше меня. Но куда интереснее окунуться в историю с головой – посидеть за рулем и даже проехать по улицам современного Млада-Болеслава на старых «шкодах». Передо мной три машины – вехи истории чешской фирмы.

В 1955 году появилась двухдверная модель «Спартак» с заводским индексом 440. Двигатель позаимствовали у 1101-й, оригинальные впускной коллектор и карбюратор подняли мощность до 40 л.с. Любопытно он заводится! Сначала ключ в положение «зажигание», а потом поворачиваешь отдельную рукоятку стартера. В современном автомобиле длиной чуть более 4 м нынче спокойно усаживаются пятеро, а в «Спартаке» четверым очень некомфортно. Зато четыре цилиндра 440-й дышат полной грудью и педаль сцепления не требует привыкания. Скорее напрягаешься из-за рычага коробки, расположенного под рулем. Но уже через два перекрестка не глядишь в шпаргалку на панели приборов и восторженно машешь рукой встречным, приветствующим «старичка» светом фар.

«Вот бы современным моделям столько изящности и шарма», – думаю, подходя к красной «Шкоде-1000МВ». В салоне все до предела просто, но при этом очень уютно. И, кстати, больше похоже на современность: зажигание и стартер в одном замке, а передачи переключаю напольным рычагом. Даже не верится, что мотор в корме, – настолько четко работает привод коробки. Хотя заднемоторная компоновка всякий раз напоминает о себе, когда объезжаешь ямки: к хвосту будто гирю привязали.

И все же в автомобиле есть какая-то необъяснимая легкость – это как раз тот случай, когда обертка соответствует начинке. А чего стоят дополнительная ручка, приводящая в движение треугольное стекло на передней двери, тонкий двухспицевый руль или флажок на подрулевом переключателе, включающий указатели поворота! Предложи кто поехать до Москвы на 1000МВ, согласился бы без колебаний… И материал написал бы длиннее.

Эпоху поздних 1970-х представляет «Шкода-120». Чувствуется, что с моделью 1000МВ ее разделяет почти полтора десятка лет: 55-сильный двигатель позволяет вполне уверенно держаться в городском потоке, рулевое управление точнее, а кузов жестче. Впрочем, поездки на «Шкоде-120» не доставляют такого удовольствия. Она уже напоминает своих ровесников с берегов Волги, на которых я наездил десятки тысяч километров. Видимо, самое интересное для меня закончилось в конце 1960-х. Хотя не исключено, что через несколько десятилетий буду так же тепло отзываться и о более поздних моделях.

«Шкода-440 Спартак», 1955–1959 гг.





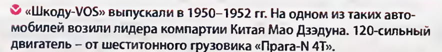
«Шкода-1000МВ», 1964–1969 гг.





«Шкода-120 GLS», 1976–1987 гг.





«Шкоду-VOS» выпускали в 1950–1952 гг. На одном из таких автомобилей возили лидера компартии Китая Мао Дзэдуна. 120-сильный двигатель – от шеститонного грузовика «Прага-N 4T».



Двухдверное спортивное купе «Шкода-110R» (тип 718-К). Такая машина оказалась первой иномаркой, попавшей на длительные испытания в журнал «За рулем» в далеком 1972-м. Мотор – 62л.с.



В конце 1940-х – начале 1950-х на базе «Шкоды-1101» выпускали машины для армии (модификация VO, на фото слева) и полиции (P). Рядом – полноприводная «Шкода-973» (1953 г.), впоследствии получившая имя «Бабета». Автомобиль уверенно покорял 58-процентный подъем и штурмовал брод глубиной 600 мм.

За рулем

№11 2008 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 929-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Аркадий Алексеев
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хобхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Александр Добин, Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конон, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Морозов, Максим Приходько, Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Максим Гомянин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Евгений Ветохин (цвет)
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Сергей Долгин, Александр Мухин, тел. (499) 978-26-08, (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева, Евгений Теременко
тел. (495) 267-30-65, 261-37-61
Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 575 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой



УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Объемистые

Когда-то «Рено-Сценик» стал родоначальником класса мини-вэнов, ныне у него множество конкурентов. Мы выбрали «Ситроен-С4 Пикассо», «Мазду-5» и «Форд C-MAX».



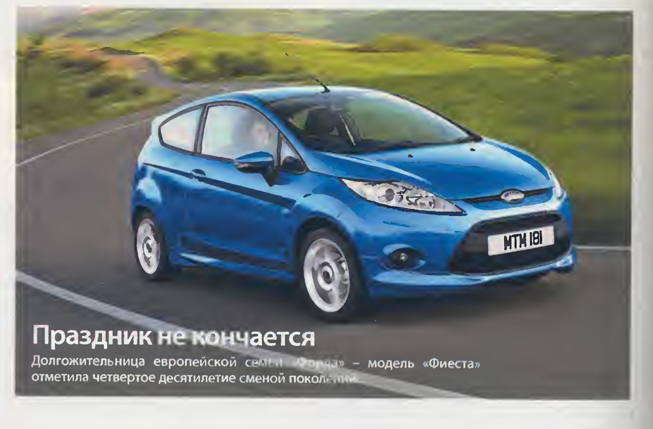
Присмотримся к «Сайберу»

Первые впечатления от «Волги-Сайбер» уже получены. Любопытно, как покажет себя нижегородский новосел при очной встрече с одноклассниками?



Выигрыш на своей подаче

В вечном споре создателей представительских машин весомым аргументом БМВ стала последняя модель 7-й серии. Испытатель ЗР побывал на презентации.



Праздник не кончается

Долгожительница европейской семьи «Форда» – модель «Фиеста» отметила четвертое десятилетие сменой поколений.

Тенденция, однако

Увидеть за обилием новых моделей главные тенденции, выделить перспективные направления развития техники постарался наш корреспондент в аналитическом обзоре.





Сезонное обострение

Впервые в нашем тесте сопоставлены возможности всесезонных шин M+S с зимними – как с шипами, так и без них. На контроле у экспертов – товарный бензин А-92.



Светская хроника

Давно ли вы проверяли, как отрегулированы фары вашей машины? По мере сокращения светового дня этот вопрос приобретает особую остроту.



Груз – от двери до двери

В «грузовом» разделе представляем фургон «ФИАТ-Дукато» российского производства, а также «УАЗ-Пикап» на базе «Патриота».

Кому гостиница не нужна

Воплощением мечты о жизни на колесах стал очередной караван-салон в Дюссельдорфе. Что нового появилось в подвижной среде обитания?



Поправка В № 10 за 2008 год на с. 252 по ошибке допущен повтор двух заметок из № 9. Приносим извинения читателям.

Выбирайте лучших

41 премьера представлена в каталоге Гран-при «За рулем»-2009 (см. ЗР, 2008, № 9, 10): присоединяйтесь к голосованию! Напомним, из самых новых нужно выбрать самые лучшие автомобили, и этот выбор мы доверяем вам, читатели, – сравнивайте машины, заполняйте таблицу на последней странице, присылайте ее в редакцию. Лучшие автомобили-2009 мы назовем в январском номере. И еще: 24 декабря в прямом эфире на сайте ZR.RU мы разыграем среди участников конкурса пять автомобилей «Рено-Логан»! Удачи!

МАЛЫЙ КЛАСС



101 Alfa-Romeo MiTo. 155 л.с., 215 км/ч, передний привод, 861 969 – 898 339 руб. ЗР, 2008, № 9.



102 Chevrolet Aveo. 84–101 л.с., 170–175 км/ч, передний привод, 311 200– 475 800 руб. ЗР, 2008, № 4, 8.



103 FIAT 500. 72–100 л.с., 150–180 км/ч, передний привод, от 555 000 руб. ЗР, 2007, № 9.



104 Mazda 2. 103 л.с., 168–188 км/ч, передний привод, 424 000– 549 000 руб. ЗР, 2008, № 7.



105 SEAT Ibiza. 70–105 л.с., 163–189 км/ч, передний привод, 405 000– 575 000 руб. ЗР, 2008, № 7.



КОМПАКТ-КЛАСС



201 Citroen Berlingo. 75–110 л.с., 150–170 км/ч, передний привод, 515 000– 606 500 руб. ЗР, 2008, № 3, 9.



202 FIAT Linea. 120–150 л.с., 182–210 км/ч, передний привод, от 460 000 руб. ЗР, 2007, № 7.



203 Peugeot Partner Tepee. 90 л.с., 160 км/ч, передний привод, от 515 000 руб. ЗР, 2008, № 3, 8.



204 Peugeot 308. 120–150 л.с., 188–213 км/ч, передний привод, от 498 000 руб. ЗР, 2008, № 6, 8, 9.

СРЕДНИЙ КЛАСС



301 Audi A4. 143–265 л.с., 208–250 км/ч, передний или полный привод, 1 137 500–1 725 500 руб. ЗР, 2008, № 6, 7.



302 Citroen C5. 127–215 л.с., 200– 224 км/ч, передний привод, 689 000– 1 470 000 руб. ЗР, 2008, № 5, 10.



303 Honda Accord. 156–201 л.с., 212– 227 км/ч, передний привод, 811 000– 1 000 000 руб. ЗР, 2008, № 6, 9.



304 Renault Laguna. 115–170 л.с., 192– 220 км/ч, передний привод, 694 625–1 008 650 руб. ЗР, 2007, № 11, 2008, № 10.



305 Subaru Forester. 150–230 л.с., 184– 214 км/ч, полный привод, 923 600 – 1 303 600 руб. ЗР, 2008, № 5, 8, 11.



306 Volga Siber. 141–143 л.с., 200 км/ч, передний привод, 540 000– 600 000 руб. ЗР, 2008, № 7, 9.

БИЗНЕС-КЛАСС



401 Cadillac CTS. 201–307 л.с., 225–249 км/ч, задний или полный привод, 1 206 242–1 423 364 руб. ЗР, 2008, № 7.



402 Hyundai Genesis. 290 л.с., 240 км/ч, задний привод. ЗР, 2008, № 8.



403 Jaguar XF. 238–416 л.с., 250 км/ч, задний привод, 1 900 000–3 160 000 руб. ЗР, 2008, № 7.



404 Nissan Teana. 182–249 л.с., 200–210 л.с., передний привод, 838 500–1 233 400 руб. ЗР, 2008, № 8, 11.



405 Skoda Superb. 125–260 л.с., 201–250 км/ч, передний или полный привод, от 790 000 руб. ЗР, 2008, № 8,11.



ВСЕДОРОЖНИКИ КОМПАКТНЫЕ



501 Ford Kuga. 136 л.с., 182 км/ч, полный привод, 880 000– 960 000 руб. ЗР, 2008, № 6, 11.



502 Jeep Cherokee.
177–205 л.с., полный привод, 1 206 400–1 230 000 руб.
ЗР, 2008, № 1, 11.



503 Renault Koleos.
150–170 л.с., 173–186 км/ч, полный привод, от 869 000 руб.
ЗР, 2008, № 5, 8, 11.



504 Volkswagen Tiguan.
150–170 л.с., 192–210 км/ч, полный привод, 904 000–1 053 550 руб. ЗР, 2007, № 12, 2008, № 10, 11.

ВСЕДОРОЖНИКИ КОМПАКТНЫЕ (ПРЕМИУМ)

601 Audi Q5.
170–265 л.с., 204–250 км/ч, полный привод.
ЗР, 2008, № 9.

602 Infiniti EX.
302 л.с., 231 км/ч, полный привод, 1 600 800–1 702 400 руб. ЗР, 2007, № 12.



603 Mercedes-Benz GLK.
224–272 л.с., 210– 230 км/ч, полный привод, 1 609 500–1 720 500 руб. ЗР, 2008, № 9.



604 Volvo XC60.
185–285 л.с., 205–210 км/ч, полный привод, 1 400 100–1 696 800 руб.
ЗР, 2008, № 6.

ВСЕДОРОЖНИКИ СРЕДНИЕ



701 Citroen C-crosser.
160–170 л.с., 195–200 км/ч, полный привод, 963 500–1 142 500 руб.
ЗР, 2008, № 6, 8.



702 Honda Pilot.
257 л.с., 180 км/ч, полный привод, 1 400 000–1 500 000 руб.
ЗР, 2008, № 9.



703 Hyundai ix55 (Veracruz).
260 л.с., 190 км/ч, полный привод, примерно 1 500 000 руб. ЗР, 2008, № 8.



704 Mitsubishi Pajero Sport.
170 л.с., 180 км/ч, полный привод 1 119 405–1 262 975 руб.
ЗР, 2008, № 9.



705 Peugeot 4007.
156–170 л.с., 200 км/ч, полный привод, от 963 500 руб.
ЗР, 2006, № 12.

ВСЕДОРОЖНИКИ БОЛЬШИЕ



801 BMW X6.
235–407 л.с., 210–250 км/ч, полный привод, 2 543 400– 3 191 400 руб. ЗР, 2008, № 6, 9.

802 Chevrolet Tahoe.
239 л.с., 192 км/ч, полный привод, 1 746 700–1 898 000 руб.
ЗР, 2008, № 9.

803 Infiniti FX.
307–390 л.с., 228–250 км/ч, полный привод, 1 952 600–2 476 700 руб.
ЗР, 2008, № 7.

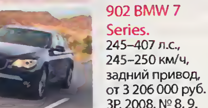
804 Lexus LX570.
367 л.с., 220 км/ч, полный привод, 3 450 000–3 570 000 руб.
ЗР, 2008, № 2.

805 Mazda CX-9
277 л.с., 181 км/ч, полный привод, 1 557 000–1 582 000 руб.
ЗР, 2008, № 8.

ЛЮКС-КЛАСС



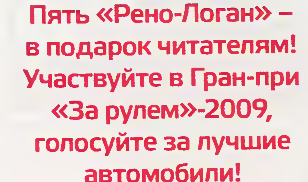
901 Bentley Brooklands.
537 л.с., 296 км/ч, задний привод.



902 BMW 7 Series.
245–407 л.с., 245–250 км/ч, задний привод, от 3 206 000 руб.
ЗР, 2008, № 8, 9.



903 Rolls-Royce Phantom Coupe.
460 л.с., 240 км/ч, задний привод.





КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ

Нововведение Гран-при-2009: сравнивая автомобили, нужно не начислять им очки, а расставлять по местам. Лучший по данному критерию – первое место, следующий – второе и т.д. (подробности на последней странице журнала). Так проще и нагляднее, чем пытаться распределить, скажем, пять баллов между шестью номинантами. Итак, их нужно расставить по ранжиру по следующим критериям.

Ездовые качества: главное в автомобиле – как он едет. Это, руководствуясь опытом и статьями, мы и просим оценить.

Практичность: насколько универсальна машина, как ей подходит определение «на каждый день», хорошо ли она принимает российские условия?

Цена/качество – критерий комплексный. Дешевый не значит лучший! Победит тот, кто точнее соответствует своей цене, – условно говоря, предлагает надлежащий товар на каждый потраченный рубль.

Комфорт – имеется в виду и оснащение машины, и удобство посадки, и вообще приятность поездок в целом.

Прогрессивные технологии – в той или иной степени они присутствуют у каждого номинанта, ведь это новейшие автомобили. У кого степень выше? Не забудьте учесть такие параметры, как активная и пассивная безопасность!

Престиж – в условиях сложившегося рынка «вес» марки (а если в классе представлены два «Пежо» или два «Форда», то и модели) играет важную роль при выборе.

Дизайн – самый субъективный критерий для оценки, но при этом очень и очень важный. Любовь с первого взгляда, встреча по одежке, выбор сердцем – это все про стиль, красоту, внешность автомобиля.